

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Zhodnocení činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků
Evaluation of the Activity and Financial Management of the Selected Transport
Companies

Student:

Fabiánová Lenka

Vedoucí práce:

Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2019

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student:

Lenka Fabiánová

Studijní program:

B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202R055 Veřejná ekonomika a správa

Téma:

Zhodnocení činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků
Evaluation of the Activity and Financial Management of the Selected
Transport Companies

Jazyk vypracování:

čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Městská hromadná doprava
3. Analýza činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků
4. Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

BUTTON, Kenneth. *Transport Economics*. 3rd ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010. ISBN 978-1-84064-191-2.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 588 s. ISBN 978-80-7357-614-1.

REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

ZELENÝ, Lubomír a kol. *Osobní doprava*. Praha: C. H. Beck, 2017. 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 23.11.2018

Datum odevzdání: 10.05.2019




doc. Ing. Petr Tománek, C.Sc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně. Mimo přílohy č. 3, 4 a 5.

V Ostravě dne 6.5.2019


Fabiánová Lenka

Poděkování

Ráda bych touto formou poděkovala vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA za jeho podporu, vstřícný přístup, poskytnutí cenných rad a celkové odborné vedení práce.

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Městská hromadná doprava	10
2.1	Historie	11
2.2	Ukazatelé dopravní obslužnosti.....	12
2.3	Modely linek ve městě.....	13
2.4	Typy dopravních prostředků.....	16
2.4.1	Autobusy.....	16
2.4.1	Tramvaje	16
2.4.2	Trolejbusy	17
2.5	Vozové a místové kilometry	18
2.6	Financování městské hromadné dopravy	18
2.7	Tarify městské hromadné dopravy	18
2.8	Městská hromadná doprava v závislosti na velikosti města	19
3	Analýza činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků	20
3.1	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.....	20
3.2	Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	28
3.3	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	35
3.4	Dopravní podnik města Pardubice, a.s.	43
3.5	Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.....	52
4	Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení	61
4.1	Srovnání investic do obnovy vozového parku.....	61
4.2	Srovnání vozového parku	62
4.3	Tržby za 1 vozokm	63
4.4	Průměrné tržby na jednoho cestujícího za rok 2017.....	63
4.5	Počet přepravených cestujících za rok řidičem	64
4.6	Hustota dopravní sítě km/km ²	65

4.7	Srovnání cen dlouhodobého jízdného.....	65
4.8	Výsledky hospodaření dopravních podniků	66
4.9	Návrhy a doporučení	67
5	Závěr	69

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

1 Úvod

Na území České republiky je městská hromadná doprava tvořena pražským metrem, tramvajemi, autobusy a trolejbusy. Do této dopravy spadá i několik lanových drah či městské železniční linky, pouze doplňkovým spojením je vodní doprava. Na území České republiky se hromadná doprava využívá už od 16. století, kdy bylo využito spojení mezi Prahou a Vídní. Toto spojení bylo využíváno zejména k poštovní přepravě, kde nešlo ani o přepravu osob jako spíše přepravu poštovních listin.

Na přelomu 19. a 20. století se začala v mnoha městech využívat elektřina jako pohon, k autobusům se doprava vrátila až po 2. světové válce. Na konci 90. let 20. století, se začaly spíše prosazovat autobusy s nízkou produkcí emisí, kde řadíme zejména autobusy, které jsou poháněny na stlačený zemní plyn. Za ekologicky prospěšnou dopravu je od konce 20. století považována elektrická trakce čili tramvaje nebo trolejbusy, v případě hlavního města Prahy metro.

V 90. letech 20. století se začaly utvářet integrované dopravní systémy. Do těchto systému se sdružuje několik druhů dopravy (městské, regionální, železniční apod.) nebo linky jiných dopravců, jestliže jsou cestujících přepravováni v rámci tohoto systému podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. V České republice existuje 21 integrovaných dopravních systémů.

Cílem bakalářské práce je zhodnocení činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků, a to se zaměřením na dopravní výkonnost, vozový park, investice do obnovy vozového parku, tarif, výsledek hospodaření, dotace na provozní činnost a přehled příjmů. Zhodnocení bude prováděno v letech 2013–2017.

K dosažení cíle je využita metoda – rešerše odborné literatury, horizontální a vertikální analýza a metoda komparace. Data jsou získána sběrem sekundárních dat. Sekundární data jsou čerpána z interních zdrojů a z webových stránek vybraných dopravních podniků.

Práce je rozdělena do dvou částí – teoretické a praktické části. V teoretické části si budeme definovat pojem městská hromadná doprava, její historii, ukazatele dopravní obslužnosti, modely linek ve městě. Dále se budeme zabývat typy dopravních prostředků, financováním městské hromadné dopravy, tarify a městskou hromadnou dopravou v závislosti na velikosti města.

V praktické části se zaměříme zejména na analýzu činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků, jimiž jsou Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, Dopravní podnik města České Budějovice, Dopravní podnik města Hradce Králové, Dopravní podnik města Pardubice

a Dopravní podnik města Ústí nad Labem. Všechny vyjmenované dopravní podniky jsou akciovou společností vyjma dopravní společnosti Zlín – Otrokovice, která je společností s ručením omezeným. Ve všech společnostech je výhradním akcionářem, popřípadě majitelem město.

Práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitolou je úvod, ve kterém je definován cíl a metodika práce. V kapitole druhé se zabýváme teoretickou částí, a tato kapitola nese název Městská hromadná doprava. Ve třetí kapitole se zaměřujeme na samotnou analýzu činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků. Ve čtvrté kapitole se zabýváme zhodnocením analýzy, návrhy a doporučeními a pátou částí je závěr, ve kterém vyslovuji své názory, návrhy a doporučení k dané problematice.

K vypracování bakalářské práce byla použita odborná literatura z problematiky veřejné dopravy, finance územní samosprávy, ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury či veřejná doprava, interní materiály DP, webové stránky DP.

2 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je soubor linek veřejné dopravy k zajišťování dopravní obsluhy na území dopravními hromadnými prostředky. Města mívají obvykle svůj integrovaný dopravní systém. V tomto systému platí ucelený systém přepravních a tarifních podmínek a provoz linek MHD dotovaných jednotným způsobem městem.

„MHD zajišťuje základní vazby mezi plošnými funkčními složkami území, zejména mezi bydlištěm, pracovištěm a občanskou vybaveností.“ [4, s. 143].

V malých městech se můžeme setkat s autobusy v rámci MHD, ve větších městech už potom v rámci hromadné dopravy může být zavedena mimo tuto ještě tramvajová či trolejbusová doprava anebo podzemní doprava. Do městské hromadné dopravy lze zahrnout i některé lanové dráhy, zejména v Mariánských Lázních, Praze nebo Karlových Varech, popřípadě i vodní doprava [6].

„Klíčové charakteristiky MHD jsou tedy následující:

- *Linkové uspořádání dopravy*
- *Časté použití pravidelného či taktového jízdního řádu*
- *Snaha o plošnou obsluhu města místně a časově*
- *Pokud možno jednoduchý a přehledný tarif*
- *Snaha o preferenci MHD před individuální stavebně i legislativně.“ [7, s.188].*

Městská hromadná doprava zásadně používá linkové uspořádání. Linku lze charakterizovat jako soubor spojů definovaných licencí, kterou uděluje příslušné město. Pak má linka přidělené číslo a definovanou trasu, ve kterém jsou spoje provozovány [7].

Pravidelným jízdním řádem rozumíme provozování linky v pravidelném intervalu, přičemž není přesně určena jeho hodnota. V městské hromadné dopravě se intervaly shodují se základní hodnotou 60 minut, od které se intervaly odvíjí násobením či dělením. V městské dopravě se většinou užívají hodnoty nižší jako např. 60 minut, 45 minut, 30 minut, 15 minut, 10 minut, 3 minuty 45 sekund. Naopak v příměstské a integrované dopravě jsou užity spíše násobky (120 minut, 240 minut) [7].

Výhodou takového jízdního řádu je snadná zapamatovatelnost pro cestující, kdy spoje odjíždí v různou hodinu ve stejnou dobu [7].

Městská hromadná doprava má vazby s vnější železniční, autobusovou a leteckou dopravou, díky tomu vytváří společné přestupní uzly v místě nádraží, letiště apod. Také může vytvářet s některými dopravci integrovaný systém regionální dopravy jako jsou ODIS, JIKORD, aj [4].

2.1 Historie

Historie městské hromadné dopravy sahá až do roku 1527, kdy proběhlo první poštovní přepravní spojení mezi Prahou a Vídní. Trvalá poštovní síť spojů se začala utvářet až ve 2. polovině 17. století, z příležitostných, nebo prozatímních poštovních tratí [1].

Prvním významným městským dopravním prostředkem se staly až omnibusy, jejichž konstrukce vycházela z dříve používaných poštovních vozů. V průběhu 2. poloviny 19. století byla k pohonu dopravních prostředků městské hromadné dopravy používána především koňská tažná síla či síla parní [1].

Na přelomu 19. a 20. století se začala v evropských metropolích prosazovat elektrina. „*Elektrický pohon jednotek pouličních drah vládl celé první polovině 20. století*“ [1, s.22]. Ovšem po 2.světové válce došlo k prudkému nárůstu automobilismu. V městské hromadné dopravě se začaly více využívat autobusy [1].

V roce 1905 byla v Praze na Karlově mostě zavedena tramvajová trať, jelikož nechtěli narušit vzhled mostu, byl proud přiváděn spodem přímo z kolejí speciálním principem, který vymyslel František Křižík. Tato trať sloužila až do roku 1908, respektive do 30. dubna 1908, kdy byl provoz ukončen pro značnou poruchovost Křižíkova systému, ovšem koleje byly odstraněny až v roce 1914 [1].

„*Postupně docházelo v některých menších městech k útlumu elektrické trakce, jež vytlačily autobusy. Na území České republiky k tomuto jevu došlo v Teplicích, Ústí nad Labem, Mostě, Mariánských Lázních, Bohumíně, Opavě, Jihlavě, Českých Budějovicích a Českém Těšíně. V řadě dalších měst došlo k omezení elektrické trakce, mnoho původně tramvajových linek nahradily autobusy.*“ [1, s.22].

Z hlediska přepravních objemů zaznamenal rozvoj individuální osobní dopravy konec prudkého rozvoje MHD, který probíhal po celou 1. polovinu 20. století. Ve vyspělých západoevropských městech představuje individuální osobní doprava problém z hlediska regulace. K regulaci se používá například omezování průjezdů, parkovací zóny, zpoplatnění parkování či vyhrazené jízdní pruhy a jiné [1].

V dnešní době MHD tvoří neodmyslitelnou součást dopravního řešení většiny středních a velkých měst České republiky. Ve velkoměstech EU využívá MHD více než 50 % obyvatel města. Provozování městské dopravy představuje značnou finanční zátěž pro městské veřejné rozpočty [1].

Obecně lze MHD rozdělit na povrchovou a podpovrchovou. Výstavba povrchové dopravy je jednodušší, časově rychlá a finančně méně náročná. Oproti tomu podpovrchová výstavba je investičně velmi nákladná, dlouhodobá a je třeba ji pečlivě naplánovat. Mezi podpovrchovou dopravu řadíme zejména metro, které odlehčuje zátěž povrchové dopravy. „*Metro navíc může plnit i sekundární funkce, např. může být využito jako protiletecký či protiatomový kryt, strategické skladiště pro krizové situace, tunely metra mohou vést městské rozvody.*“ [1, s. 23].

2.2 Ukazatelé dopravní obslužnosti

V tabulce můžeme vidět průměrné vzdálenosti jednotlivých typů dopravních prostředků. Pro jednotlivé typy MHD vyplývají různé odlišnosti, které jsou důsledkem technicko – provozních parametrů. Mezi technicko – provozní parametry patří průměrná rychlost, maximální zrychlení, pravidelnost či přepravní kapacita a další [4].

Tabulka 2.1: Průměrné vzdálenosti zastávek jednotlivých druhů MHD

Průměrné vzdálenosti zastávek jednotlivých druhů MHD	
Dopravní prostředek	Vzdálenost zastávek [m]
Autobus, trolejbus	300–500 m
Expresní autobus, segregované úseky směrově vedených autobusů a trolejbusů	500–800 m
Pouliční tramvaj	700–800 m
Městská dráha různé formy tramvajové rychlodráhy	700–1200 m
Metro	700–1200 m
Expresní metro, regionální a příměstská železnice	1200 a více m

Zdroj: KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*

Vlastní zpracování

Hodnoty v tabulce ukazují obvyklé průměrné vzdálenosti zastávek MHD. Jako nejdůležitější faktor pro určení mezistaničních vzdáleností a vlastní lokalizace jsou konkrétní urbanistické podmínky [4].

V tabulce je zachycena takzvaná izochrona pěší dostupnosti, která vymezuje dostupnost plochy obsluhované jednou zastávkou [4].

Obrázek 2.1: Orientační ukazatele přiměřené dopravní obsluhy

Orientační ukazatele přiměřené dopravní obsluhy			
Časová dostupnost zastávek	3,5 min	5–10 min	6–12 min
Nejdelší interval mezi spoji ve špičce	5 min	10 min	5 min
Nejdelší interval mezi spoji v sedle	10 min	15 min	15 min
Plocha obsluhovaná jednou zastávkou			
Autobusy, tramvaje	20 ha	30 ha	50 ha
Tramvaje	30 ha	50 ha	60 ha
Městské dráhy	40 ha	80 ha	100 ha
Metra	50 ha	100 ha	150 ha

Zdroj: KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*

Vlastní zpracování

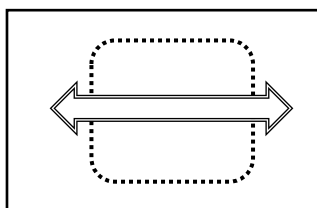
2.3 Modely linek ve městě

„Linka je směrové vedení určitého počtu jednotlivých spojů v závislosti na jízdním řádu a v závislosti na tzv. grafikonu (časové a prostorové vymezení oběhu jednotlivých dopravních prostředků na téže lince)“ [4, s. 146].

Diametrální linky

Jedná se o linky, které protínají celé město z jeho kraje přes centrum na opačnou stranu města. Tyto linky mívají krátký interval a velkou kapacitu pro přepravu osob. Jsou považovány za páteřní linky, na které navazují další spoje na konečných stanicích [7].

Obrázek 2.2: Diametrální linky



Zdroj: DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy

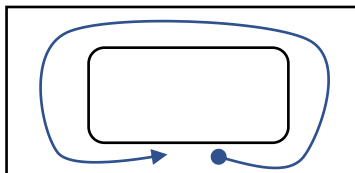
Napájecí linky

Tyto linky navazují na diametrální či radiální linky. Obsluhují vždy vybranou městskou část. Mají krátké intervaly a celkově jsou kratší. Tento typ linek je vhodný pro tramvaje, trolejbusy a autobusy s metrem či vlakem ve městě [7].

Okružní linky

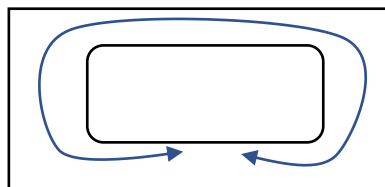
Tyto linky jsou zavedeny účelně v případě, že je poptávka po spojení městských částí. Ovšem tato linka nevede přes centrum, nýbrž přes okraj. Tyto linky mohou být jednosměrné, popřípadě obousměrné [8].

Obrázek 2.4: Okružní linky – jednosměrná



Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

Obrázek 2.3: Okružní linky – obousměrná

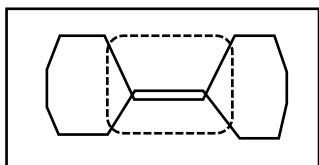


Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

Osmičkové linky

Jedná se o spojení dvou typů linek, a to smyčkových a tranzitních linek. V koncových částí linek jsou zavedeny obrátové smyčky [8].

Obrázek 2.5: Osmičkové linky



Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

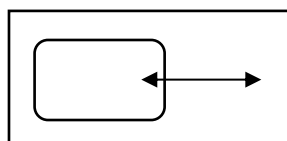
Překrývané linky

Kombinovaný typ linek, jedná se o linky zrychlené oproti jiným díky vynechání některých zastávek, které nejsou často využívány anebo málo [7].

Radiální linky

Tato linka začíná na periferii města a je ukončena v centru města. Můžeme tedy říci, že se jedná o jednostrannou linku. Je nepraktická, jelikož mnoho cestujících musí přestupovat, aby se dostali do místa, kam mají namířeno [8].

Obrázek 2.6: Radiální linky

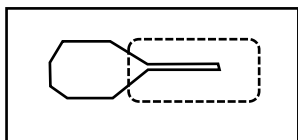


Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

Smyčkové linky

Smyčkové linky mohou nabídnout lepší spojení se stejnými náklady v porovnání s přímými linkovými vedeními. Využití je výhodné především na úzkých komunikacích, které neumožňují míjení vozidel MHD. Linka může být provozována jako obousměrná. V tomto případě by tato linka měla měnit označení na zastávkách nejdále od centra, aby cestující nebyli zmateni [8].

Obrázek 2.7: Smyčkové linky

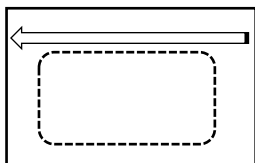


Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

Tangenciální linky

Linka typická pro autobusy. Její účel je, aby se ulehčilo dopravě v centru města. Je často vedena po okraji města, obchvatech a popřípadě po okruzích. Často je tato linka časově dlouhá, jelikož spojuje okrajové části města [7].

Obrázek 2.8: Tangenciální linky

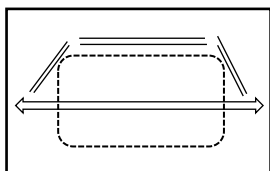


Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

Tranzitní linky

Tvoří mnoho přímých spojení do centra města z okrajů s minimálním počtem přestupů. Tyto linky jsou vhodné pro dopravní síť ve městech [8].

Obrázek 2.9: Tranzitní linky



Zdroj: DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy*

Metrové linky

Kombinovaný typ linky s krátkým intervalem, kapacitními vozidly a velkou škálou preferencí během cesty. Typické pro tramvaje, autobusy či trolejbusy [7].

2.4 Typy dopravních prostředků

Ve veřejné dopravě existuje hned několik typů dopravních prostředků. Pro tuto bakalářskou práci byly vybrány 3 druhy dopravních prostředků autobusy, trolejbusy a tramvaje.

2.4.1 Autobusy

„Definice autobusu:

- 1. vozidlo určené pro přepravu osob a jejich cestovních zavazadel, která má více jak 9 míst pro sedící cestující (neuvažuje se místo řidiče);*
- 2. nezávislé silniční motorové vozidlo s uzavřenou karoserií, určené pro hromadnou osobní dopravu“ [9, s. 64].*

Autobusová doprava se vyskytuje ve všech městech, které provozují dopravu. Hodinová kapacita je do 14 000 osob s cestovní rychlostí 20 km/h v městském provozu. *„Autobus představuje nejoperativnější prostředek MHD“ [7, s. 195].*

Autobusová doprava by měla mít nízké fixní náklady, jelikož nepotřebují žádné doplňkové infrastruktury, což se dá považovat za určitý klad. Autobusy by měly obsluhovat především slabší přepravní proudy [7].

Pokrok v autobusové dopravě se dá zaznamenávat především v pohonných hmotách, kdy vedle nafty jezdí autobusy i na alternativní pohony jako jsou CNG, či elektřina (elektrobusy). Ovšem elektrobusy mají i jistou nevýhodu v podobě dobíjení po každé cestě [7].

2.4.1 Tramvaje

„Definice tramvaje – elektrické kolejové vozidlo s trolejovým přívodem trakčního proudu určené pro kolejové tratě (závislé vozidlo, koncepčně a konstrukčně přizpůsobené provozu na veřejných pozemních komunikacích). Provoz na pozemních komunikacích se řídí pravidly silničního provozu; vozidla musí být schopna překonat stoupání do 70 promile“ [9, s. 65].

Tramvaje jsou považovány za historicky nejstarší městské kolejové dopravní prostředky s kapacitou do 20 000 osob za hodinu. V minulosti vznikaly tratě i v místech, kde by v dnešní době nevznikly. Největším problémem jsou rekonstrukce, které jsou velmi nákladné.

Tramvaje jsou jednak ve městech, kde jsou kvalitativně a kapacitně nejvyšším prostředkem mají zejména roli páteřní, a jednak ve městech, kde jejich nadřazeným dopravním systémem je metro [7].

Historicky vzniklo 16 tramvajových tratí, které postupně zanikly a v dnešní době najdeme tramvaje na 7 místech, respektive městech Ostrava, Praha, Brno, Olomouc, Plzeň, Liberec, Olomouc a Most – Litvínov. V republice můžeme nalézt dva jednokolejové úseky, přičemž se jeden se nachází v Liberci – Jablonci nad Nisou a druhý je v Ostravě mezi Vřesinou a Zátěším (přes Krásné Pole) [7].

2.4.2 Trolejbusy

„Trolejbus je hybrid silničního a drážního vozidla, hodinová přepravní kapacita činí do 14 000 osob.“ [7, s.194]. Rozvoj trolejbusové dopravy byl zaznamenán zejména v průběhu 2. světové války a v poválečném období, další vlna rozvoje přišla s ropnými šoky [7].

„Definice trolejbusu:

- 1. silniční trolejové vozidlo s trolejovým přívodem a odvodem trakčního proudu,*
- 2. polozávislé vozidlo, omezené polohou trolejového vedení a délkou tyčových sběračů.*

Provoz na pozemních komunikacích se řídí pravidly silničního provozu. Vozidla musí být schopna překonat 12 % stoupání“ [9, s.65].

Obsluhují středně silné přepravní proudy, oproti tramvajím je jejich výhodou větší operativnost a širší možnost využití v terénu. Obdobně jako u autobusů, trolejbusy nepotřebují speciální dopravní cestu a náklady jsou tak nižší. Cestovní rychlost se pohybuje okolo 20 km/h. V roce 2016 existovalo na světě 306 trolejbusových provozů, přičemž největším trolejbusovým provozem disponuje Moskva. V dnešní době jsou plány na rozvoj trolejbusové dopravy soukromé. Než aby vznikaly nové provozy, tak se spíše rozšiřuje stávající provoz. Největší potenciál má pravděpodobně opět v Číně [7].

„Velkým investicím do dopravní infrastruktury, jakou je (například) federální systém dálnic v USA, bývá často připisováno, že mají zásadní dopad na ekonomickou efektivitu země.“ ([2], s. 426).

Vedle klasických trolejbusů existují i hybridní trolejbusy, které se využívají častěji oproti klasickým. Rozdílem je, že vedle elektromotoru využívají i klasický spalovací motor nebo mohou také používat vestavěný akumulátor. I přes to, že se mohou zdát hybridní vozidla výhodnějšími,

bohužel zvyšují hmotnost jednotlivých vozidel a náklady na provozování. Z tohoto důvodu jsou hybridní vozidla spíše doplňkem trolejbusové dopravy [7].

2.5 Vozové a místové kilometry

Vozovými kilometry rozumíme kilometry, které ujede dopravní prostředek MHD ve sledovaném období. Počet ujetých vozových kilometrů se stanoví na základě jízdních řádů, sestavy dopravních prostředků a délky linek, včetně manipulačních jízd z depa, vozovny, garáží na trasu linky a nazpátek. Nezapočítáváme zde manipulační kilometry ujeté v prostorách vozoven a dílen.

Místovými kilometry vykazujeme nabídnutou přepravní práci, vyjádřenou součtem součinu vozových kilometrů a statistické obsaditelnosti jednotlivých typů autobusů za sledované období [46].

2.6 Financování městské hromadné dopravy

Městská hromadná doprava bývá většinou smíšeným statkem, jelikož se na jejím financování podílí rozpočet města, pod který dopravní podnik spadá. Město se na financování MHD podílí jednak dotací na provoz na úhradu prokazatelné ztráty a příspěvky na jízdné [5].

Dopravní podniky získávají valnou část peněžních prostředků zejména z vlastní činnosti, kterou je mimo jiné prodávání jízdného, z provozování autoškoly, zapůjčení dopravních prostředků a ze suvenýrů.

Další finance může vybraný dopravní podnik získat z krajského rozpočtu, a to buď na vyrovnání tržeb, úhradu prokazatelné ztráty, opravy nebo rekonstrukce. Dalšími zdroji financování v podobě dotace může být Ministerstvo životního prostředí, které například poskytlo dotaci na nákup autobusů s CNG pohonem dopravnímu podniku Ústí nad Labem.

Mimo místní zdroje může získat i městská hromadná doprava peníze z Evropských fondů či rozvojových projektů při splnění podmínek [5].

2.7 Tarify městské hromadné dopravy

„Tarif představuje systém zpoplatnění služby pro uživatele, v jehož rámci jsou stanoveny jednotlivé druhy jízdenek včetně omezení jejich platnosti, podmínky, které musí cestující splnit, aby mohl příslušný typ jízdenky použít apod.“ [7, s. 198].

Dopraci za nabízené služby zveřejňují ceny svých služeb ve formě tarifů. Na tarif můžeme pohlížet jako na dvou nebo více rozměrovou matici nabízených služeb. Prakticky vždy jsou nastaveny různé parametry ceny, které se vzájemně kombinují. „Spočívají v rozlišení zejména:

1. *úrovně poskytovaných služeb – jako základ jsou to třídy (1., 2., business, economy ...), případně rychlost spojení,*
2. *době jejich poskytování (různé ceny podle různých denních dob, dní v týdnu či období v roce) nebo*
3. *různého statusu cestujícího (dítě, student apod.)“ [1, s. 32].*

2.8 Městská hromadná doprava v závislosti na velikosti města

Městskou hromadnou dopravu je možné rozdělit do tří skupin z hlediska počtu obyvatel:

- a) Ve městě od 10 000 do 20 000 obyvatel obsluhují některé linky vnější autobusové dopravy, které vedou přes město (například Arriva Morava).
- b) Ve městech od 20 000 do 50 000 obyvatel obsluhují území městské autobusové linky.
- c) Ve městech nad 50 000 obyvatel jsou zřizovány samostatné specializované dopravní podniky, které provozují ucelené systémy MHD [4].

Tabulka 2.2: Použití jednotlivých druhů MHD v závislosti na velikosti města

Použití jednotlivých druhů MHD v závislosti na velikosti města	
Druh dopravního prostředku	Počet obyvatel
Trolejbus, autobus	30 000 - 50 000
Pouliční tramvaj, trolejbus, autobus	50 000 - 250 000
Pouliční tramvaj, městská dráha, trolejbus	120 000 - 650 000
Městská dráha (ojediněle metro), tramvaj, trolejbus, autobus	650 000 - 1 000 000
Metro, tramvaj, trolejbus, autobus	nad 1 000 000
Regionální železnice, metro, tramvaj, trolejbus, autobus	Městský region

Zdroj: KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*, 2007

Vlastní zpracování

3 Analýza činnosti a hospodaření vybraných dopravních podniků

V této kapitole se budeme zabývat hospodařením a činností vybraných dopravních podniků a jejich historií. Vybranými dopravními podniky jsou Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, Dopravní podnik města České Budějovice, Dopravní podnik města Hradce Králové, Dopravní podnik města Pardubice a Dopravní podnik města Ústí nad Labem.

Všechny vybrané podniky, vyjma dopravní společnosti Zlín – Otrokovice, která je společností s ručením omezeným, jsou akciovými společnostmi.

3.1 Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.

Ve zlínském kraji městskou hromadnou dopravu zajišťují města Zlín, Uherské Hradiště, Vsetín, Kroměříž a Valašské Meziříčí, přičemž Zlínská městská hromadná doprava obsluhuje i Otrokovice, Uherské Kunovice či Staré město. [3]

Počátky integrované dopravy zasahují již do 80 let, kdy na železniční trase Otrokovice – Zlín – Příluky byly zavedeny jízdenky MHD. V roce 1992 uzavřela dopravní společnost Zlín – Otrokovice smlouvu s Českými drahami a vznikla díky tomu Zlínská integrovaná doprava. ZID zahrnovala koncem roku 2013 autobusové a trolejbusové linky MHD, které provozuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice a železniční spoje na trati číslo 331 mezi Otrokovici a Vizovicemi, kterou zajišťují ČD. [3]

Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, je společností s ručením omezeným. Jejími společníky jsou město Otrokovice s 13 % obchodním podílem. Statutární město Zlín (spoluvlastnický podíl 97,535609 %) a obec Želechovice na Dřevnici (spoluvlastnický podíl 2,464391 %), jenž mají společný obchodní podíl 87 %. Výše základního kapitálu činí 153 020 000 Kč. Většinovým společníkem je Statutární město Zlín¹ [20].

Předmětem podnikání je hostinská činnost, opravy silničních vozidel, klempířství a oprava karoserií, opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů, montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení, výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 a 3 živnostenského zákona, Silniční motorová doprava – osobní provozována vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat

¹ i ovládající osobou ve smyslu §66a) obchodního zákoníku

nebo větší, - osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu nejvýše do 9 osob včetně řidiče, provozování drážní dopravy na dráze trolejbusové na území města Zlína a Otrokovice [20].

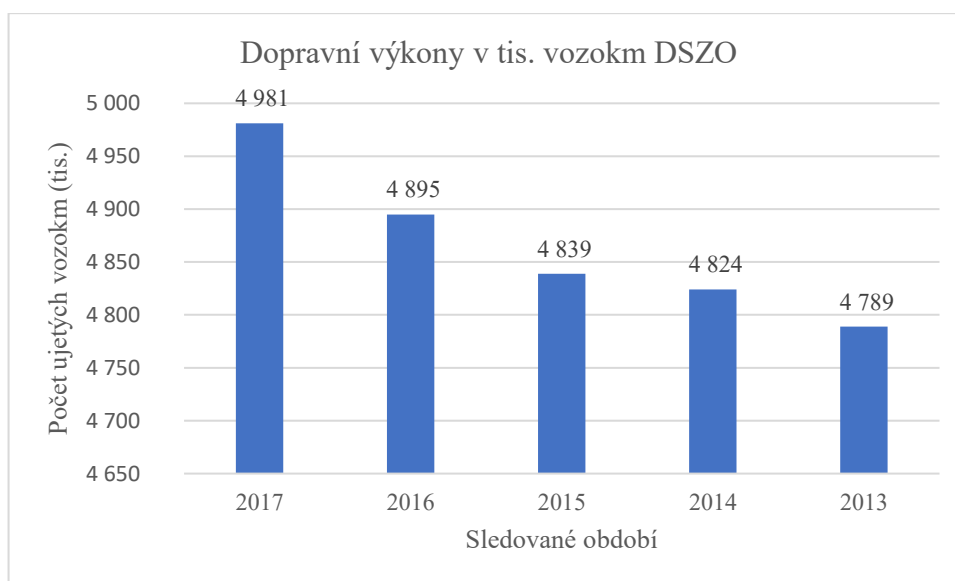
Organizační struktura

V příloze č. 1 můžeme vidět organizační strukturu společnosti. V jejím čele stojí valná hromada, dále rada jednatelů a výkonný ředitel. Zvláštní postavení má dozorčí rada, která má kontrolní funkci vůči společnosti. Výkonný ředitel má na starost personální a osobní oddělení, referát sekretariátu ředitele. Dále má výkonný ředitel na starost úsek ekonomický, úsek reklamy a propagace, úsek dopravní, úsek údržby a vozidel a úsek elektrotechnický a investiční. Těchto pět úseků se dále dělí na oddělení a referáty, jak můžeme vidět v příloze číslo 6.1 [20].

Dopravní výkony

V grafu můžeme sledovat změny v dopravní výkonnosti vozových kilometrů (vozokm). Od roku 2013 dochází ke zvýšení ujetých vozokm. Tato skutečnost je díky prodloužení délky linek o 5 km, jak je uvedeno v kapitole hospodaření vybraných dopravních podniků a v tabulce číslo 3.1 Přehled vybraných ukazatelů.

Graf 3.1: Dopravní výkony v tis. vozokm DSZO



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

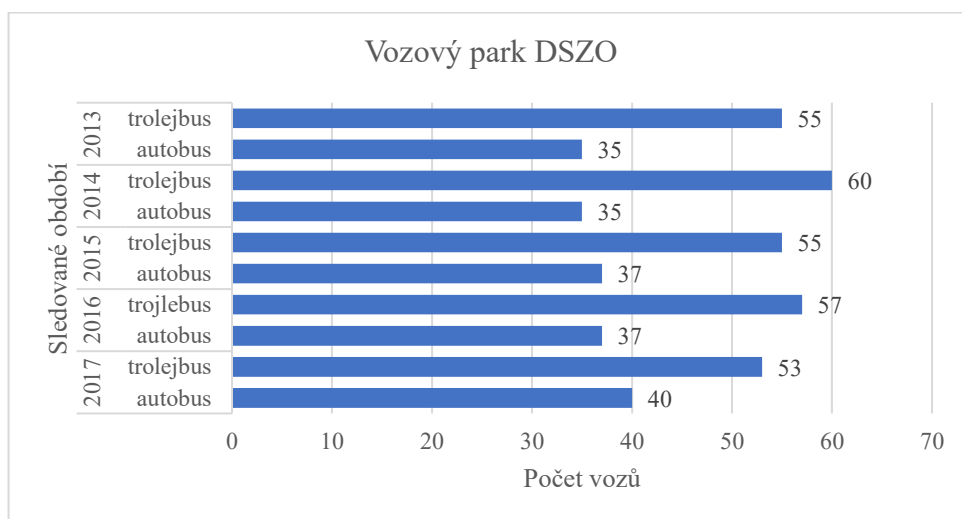
Vlastní zpracování

Vozový park

Od roku 2013 došlo k navýšení počtu autobusů v dopravní společnosti. Naopak došlo ke snížení počtu trolejbusových vozů z 55 na 53 vozů. A to díky čerpání dotace na obnovu vozového parku, při kterých byly nakoupeny nové vozy. Právě v roce 2013 bylo pořízeno

dohromady 9 kusů trolejbusů z dotace ROP, což zavinilo navýšení počtu trolejbusů v následujícím roce, a to na 60 kusů.

Graf 3.2: Vozový park DSZO



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Investice do obnovy vozového parku

Dopravní společnost investovala do obnovy vozového parku celkem 416,2 mil. Kč během pěti let. Nejvyšší investice proběhly v roce 2014, kdy do obnovy vozového parku bylo vloženo 208,6 mil. Kč. Naopak nejnižší vložená částka byla v roce následujícím, a to pouhých 0,20 mil. Kč.

Graf 3.3: Investice do obnovy vozového parku (tis. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Tarif

Dopravní společnost Zlín – Otrokovice zahrnuje 3 tarifní pásma A, B a C. Tratě jsou křižovány železničními úseky ČD. V roce 2014 byl zaveden centrální dopravní dispečink, který řidiče informuje, zdali mají čekat na zpožděný železniční spoj, či nikoliv. Tento systém má garantovat zefektivnění a zatraktivnění dopravy v kraji. „*Součástí projektu jsou webové i mobilní aplikace odjezdových tabulí, které ukazují i případné zpoždění spojů*“ [3, str. 160].

V tabulce můžeme vidět přehled tarifu, tzv. základního jízdného. Tento tarif lze zakoupit na 1–6 měsíců v různé kombinaci pásem. Tento tarif si kupují občané starší 15 let. Přičemž do pásma A jsou zařazeny zastávky v centrálním pásmu Zlín: a) ve směru do Otrokovic po zastávku „Louky-křižovatka“ a „Louky-točna“; b) ve směru na Velikovou, po zastávku Januštice, tenisové kurty a konečnou zastávku „Vršava“.

Pásmo B je výběhové pásmo a jsou do něj zařazeny zastávky MHD: „a) ve směru do Otrokovic a od zastávky „Louky-křižovatka“ po zastávku Malenovice ZPS (Malenovice Centro) a „Louky-točna“ ve směru od Otrokovic od zastávky „Malenovice ZPS“ po zastávku „Louky křižovatka“ a „Louky-točna“; b) ve směru na Velikovou od zastávky Januštice, tenisové kurty po zastávku „Štípa-požární zbrojnice“ [40, 1s.].“ Do tarifního pásma C jsou zařazeny zastávky MHD: „a) ve směru do Otrokovic od zastávky „Malenovice - ZPS“ po zastávku „Otrokovice-železniční stanice“ a „Otrokovice- Štěrkoviště“ ve směru do Zlína od zastávky „Otrokovice - železniční stanice“ po zastávku „Malenovice – ZPS“ a od zastávky „Otrokovice- Štěrkoviště“ po zastávku „Malenovice - ZPS“ ve směru na Velikovou od zastávky „Štípa-požární zbrojnice“ po zastávku „Veliková - točna“ Ve směru ze zast. „Veliková - točna“ po zastávku „Štípa-požární zbrojnice“ [40, 1s.].“

Tabulka 3.1: Tarif – základní jízdné

Základní jízdné			
Pásmo	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců
A	380,- Kč	990,- Kč	1.630,- Kč
B	320,- Kč	830,- Kč	1.380,- Kč
C	320,- Kč	830,- Kč	1.380,- Kč
A, B	420,- Kč	1.090,- Kč	1.810,- Kč
B, C	380,- Kč	990,- Kč	1.630,- Kč
A, B, C	480,- Kč	1.250,- Kč	2.060,- Kč

Zdroj: <https://www.dszo.cz/jizdne-a-tarif/>

Vlastní zpracování

V následující tabulce můžeme vidět, ceník zlevněného jízdného. Zlevněné jízdné se týká žáků do dovršení 15 let, dále rodičů na mateřské nebo rodičovské dovolené pobírající dávky s dítětem ve věku do dovršení maximálně 3 let (bez podmínky společné cesty s dítětem), důchodců – občanů, kteří pobírají starobní důchod nebo invalidní důchod pro invaliditu III. stupně do dovršení 70 let s podmínkou zakoupení nepřenosného Senior-pasu a studentů do dovršení 26 let. Dále jsou tyto tarify rozděleny podle délky trvání a to následně, jak je vidět v tabulce. U žáků je to nejdéle na 12 měsíců. U tarifu „Mateřská“ je to nejdéle na 3 měsíce stejně jako u tarifu pro důchodce a studenty.

Tabulka 3.2: Zlevněné jízdné

Žáci (Ž)				Mateřské (M)		důchodci (D)		Studenti (S)	
Pásmo	1 měsíc	3 měsíce	12 měsíců	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce	1 měsíc	3 měsíce
A	190,-	495,-	1.520,-	190,-	495,-	250,-	660,-	190,-	495,-
B	160,-	415,-	1.280,-	160,-	415,-	210,-	550,-	160,-	415,-
C	160,-	415,-	1.280,-	160,-	415,-	210,-	550,-	160,-	415,-
A, B	210,-	545,-	1.680,-	210,-	545,-	280,-	730,-	210,-	545,-
B, C	190,-	495,-	1.520,-	190,-	495,-	250,-	660,-	190,-	495,-
A, B, C	240,-	625,-	1.920,-	240,-	625,-	320,-	830,-	240,-	625,-

Zdroj: <https://www.dszo.cz/jizdne-a-tarify/>

Vlastní zpracování

Bezplatně se přepravují děti do dovršení 6 let věku, držitelé platného průkazu ZTP, včetně zavazadla a psa, držitelé platného průkazu ZTP-P, včetně průvodce a psa, případně invalidního vozíku a účastníci I. a II. odboje (držitelé osvědčení podle zákona č. 255/1946 Sb. ve znění pozdějších předpisů). Dále se bezplatně přepravují drobné věci a předměty, které lze podle potřeby držet na klíně, max. 3 zavazadla na jednoho cestujícího do rozměru 30x50x60 cm, předmět ve tvaru válce do délky 150 cm a průměru 10 cm, předmět tvaru desky do rozměru 5x80x100 cm, taška na kolečkách, kočárek s dítětem a další vyjmenované v tarifních podmínkách [40].

Přehled vybraných ukazatelů dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s.r.o.

V tabulce můžeme vidět přehled vybraných ukazatelů, jako jsou počet zaměstnanců, který byl do roku 2015 stejný, avšak od roku 2015 dochází k poklesu zaměstnanců na 314 zaměstnaných v roce 2017. Co se týče délky linek, ta se od prodlužovala na konečnou délku 255 kilometrů. Přepravované osoby MHD jsou za sledované období průměrně 31 675,8 tis. osob.

Tabulka 3.3: Přehled vybraných ukazatelů

Přehled vybraných ukazatelů					
	2017	2016	2015	2014	2013
Počet zaměstnanců	314	321	325	326	331
Počet řidičů	182	185	190	193	184
Počet linek	27	27	27	27	27
Délka linek (km)	255	251	250	248	246
Počet vypravených vozů ve špičce	76	73	73	72	71
Počet vypravených vozů v sedle	45	44	43	43	44
Dopravní výkony v tis. vozových km	4 981	4 895	4 839	4 824	4 789
Přepravené osoby MHD (tis. osob)	31 659	31 489	31 459	31 886	31 886

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

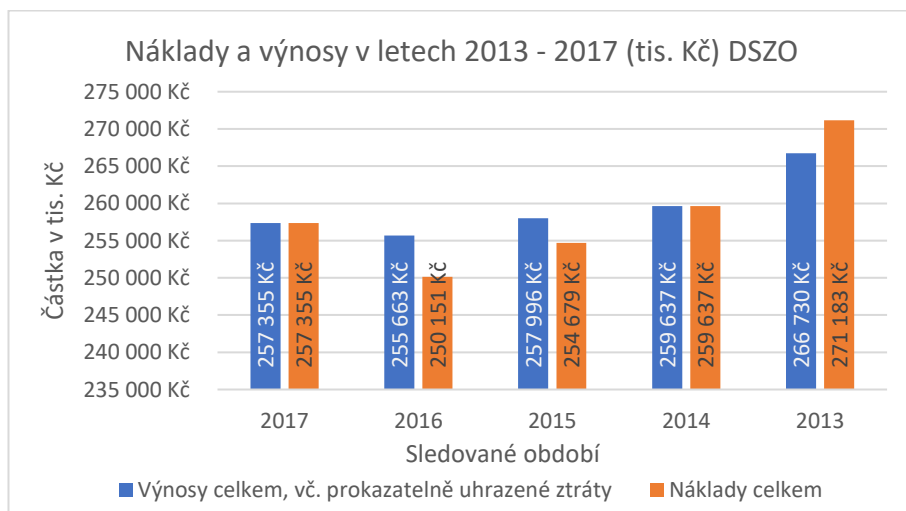
V letech 2013 až 2014 došlo ke snížení počtu zaměstnanců, a to z důvodu ukončení oprav pro externí zákazníky, jednalo se o snížení 8 lidí v tomto období.

Výsledek hospodaření

V grafu můžeme vidět, že nejvyšší výnosy a náklady byly v roce 2013. Poté dochází k poklesu. Přičemž v roce 2014 a 2017 vidíme, že náklady a výnosy byly ve stejné výši.

Graf 3.4: Náklady a výnosy v letech 2013-2017 (tis. Kč)

Vlastní zpracování

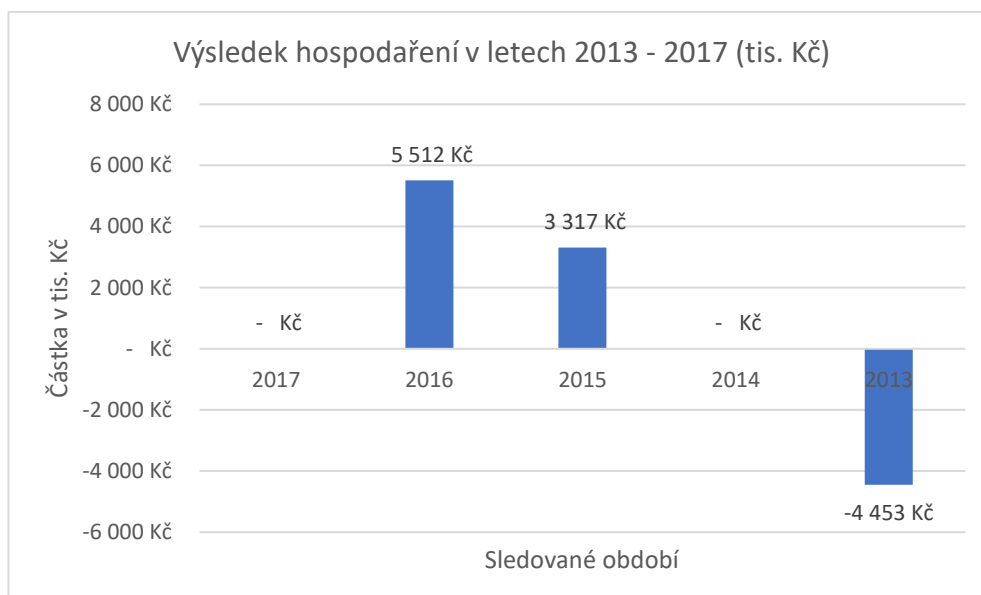


Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

V grafu vidíme, že dopravní společnost Zlín-Otrokovice, měla v letech 2016 a 2015 kladný výsledek hospodaření, a to ve výši v roce 2015 3 317 tis. Kč a v roce 2016 ve výši 5 512 tis.

Kč. V letech 2017 a 2014 byl výsledek hospodaření vyrovnaný. V prvním roce sledovaného období byla Dopravní společnost v celkové ztrátě 4 453 tis. Kč.

Graf 3.5: Výsledek hospodaření v letech 2013-2017 tis. Kč.



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Dotace na provozní činnost

Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, přijímala dotace na úhradu prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy od města Zlín, města Otrokovice, obce Želechovice a obce Bělov. Přičemž nejvyšší dotaci poskytlo město Zlín v roce 2017 a to ve výši 99 204 tis. Kč. Dále dostala dopravní společnost dotace na úhradu ztráty z provozu trolejbusové trakce, poskytnuté od Krajského úřadu. Tato částka byla za poslední 3 roky ve stejné výši a to 5019 tis. Kč.

Společnost získala také dotaci z úřadu práce na úhradu mzdy a rekvalifikaci od roku 2015, přičemž v tomto roce byla částka nejvyšší a to 567 tis. Kč. Do roku 2015 získala společnost také dotaci z evropského sociálního fondu na školení zaměstnanců. V rámci investiční dotace společnost získala dotaci na pořízení MHD z regionálního operačního programu. Tato dotace byla společnosti poskytnuta do roku 2015. V roce 2013 musela společnost vrátit část dotace ze SROP poskytnuté v letech 2005–2006, a to v celkové výši 20 099 tis. Kč.

Tabulka 3.4: Dotace na provoz DSZO (tis. Kč)

Dotace na provoz DSZO (tis. Kč)		2017	2016	2015	2014	2013
Poskytovatel						
Na úhradu prokazatelné ztráty z provozu MHD	město Zlín	99 204 Kč	93 181 Kč	92 151 Kč	90 485 Kč	89 310 Kč
	město Otrokovice	14 827 Kč	13 928 Kč	13 774 Kč	13 525 Kč	13 349 Kč
	obec Želechovice	686 Kč	682 Kč	554 Kč	776 Kč	703 Kč
	obec Bělov	142 Kč	160 Kč	128 Kč	222 Kč	19 Kč
Na úhradu ztráty z provozu trolejbusové traktce	Krajský úřad	5 019 Kč	5 019 Kč	5 019 Kč	6 020 Kč	4 920 Kč
Úhrada mzdy, rekvalifikace	Úřad práce	266 Kč	206 Kč	567 Kč	0 Kč	0 Kč
Dotace z ESF – školení zaměstnanců		0 Kč	0 Kč	685 Kč	1 185 Kč	207 Kč
Celkem z provozní dotace		120 144 Kč	113 176 Kč	112 878 Kč	112 213 Kč	108 508 Kč
Na pořízení MHD	dotace z ROP	0 Kč	0 Kč	49 290 Kč	106 748 Kč	90 413 Kč ²
Celkem investiční dotace		0 Kč	0 Kč	49 290 Kč	106 748 Kč	70 314 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Přehled příjmů

Celkové výnosy zde máme rozděleny do Tržeb z výrobků a služeb, tržby z MHD, tržby z prodaného dlouhodobého majetku, tržby z prodaného materiálu, jiné provozní výnosy, tržby z prodeje zboží, dotací na provoz a aktivace. Ve sledovaném období se celkové výnosy v průměru pohybovaly okolo částky 259 476,2 tis. Kč. Tržby z výrobků a služeb se během tohoto období postupně snižovaly ze 143 504 tis. Kč na 128 434 tis. Kč. Nejvyšší dotaci získala dopravní společnost v roce 2017 a to v celkové výši 120 144 tis. Kč, přičemž nejnižší příjem dotace činil v roce 2013 a to 108 508 tis. Kč.

² Vrácení části dotace z SROP poskytnuté v letech 2005-2006 = -20 099 tis. Kč

Obrázek 3.1: Výnosy DSZO (tis. Kč)

Přehled příjmů v období 2013–2017 (tis. Kč)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Celkové výnosy	257 355 Kč	255 663 Kč	257 996 Kč	259 637 Kč	266 730 Kč
Tržby z výrobků a služeb	128 434 Kč	128 442 Kč	130 722 Kč	134 084 Kč	143 504 Kč
Tržby z MHD	113 359 Kč	113 344 Kč	115 496 Kč	117 620 Kč	118 952 Kč
Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	1 397 Kč	26 Kč	1 026 Kč	1 929 Kč	5 343 Kč
Tržby z prodaného materiálu	73 Kč	496 Kč	724 Kč	847 Kč	686 Kč
Jiné provozní výnosy	126 186 Kč	123 400 Kč	117 861 Kč	121 123 Kč	114 226 Kč
Tržby za prodej zboží	93 Kč	100 Kč	102 Kč	145 Kč	83 Kč
Dotace na provoz – úhrada prokazatelné ztráty	120 144 Kč	113 176 Kč	112 878 Kč	112 213 Kč	108 508 Kč
Aktivace	1 064 Kč	2 388 Kč	3 702 Kč	755 Kč	1 614 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

3.2 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

„České Budějovice jsou sídlem mnoha světoznámých průmyslových podniků a významným dopravním uzlem. Není tedy divu, že mají i odpovídající nároky na městskou hromadnou dopravu. Byly však doby, kdy v nich dokonce jezdila i tramvaj.“ [10].

První zmínky o městské hromadné dopravě se datuje k roku 1909 kdy byla poprvé zprovozněna tramvajová trať, která spojovala centrum města s nádražím, jak uvádí webová stránka: *„Koleje směřovaly na Náměstí a tramvaje projížděly po východní a severní straně. Za mostem přes Mlýnskou stoku trať procházela rozrůstajícím se Pražským předměstím k Dělostřeleckým kasárnám.“ [11]* Proto pojmenovali první linku písmenem P [11].

Rozvoj hromadné dopravy pokračoval a občané Českých Budějovic se dočkali dalšího spoje, jehož úkolem bylo spojení ke hřbitovu, kde tuto trasu zajišťovaly trolejbusy. První trolejbusový spoj vyjel 27. 10. 1909. Trolejbusy byly zavedeny, jelikož tramvaje nesměly překonávat železniční přejezdy. V důsledku první světové války byly trolejbusy zabaveny ve prospěch vojáku a přestavěny na pohon se spalovacím pohonem. Tramvaje byly provozovány až do roku 1950, jejich provoz zajišťovala Jihočeská elektrárna. Poslední tramvaj vyjela dne 1. března 1950. Posléze byly tramvaje, díky nárustu obyvatel a vysokým investicím do obnovy, nahrazeny trolejbusy [11].

V roce 2000 byl poprvé na celém území České republiky zaveden první kompletní informační systém pro nevidomé občany. Dopravní podnik měl ve vozovém parku k dispozici 85 autobusů a 46 trolejbusů [11].

V roce 2014 oslavil dopravní podnik 105. výročí a začal zajišťovat údržbu a provoz veřejného osvětlení na území celého města. V roce 2018 byla zaznamenána největší investice, bylo nakoupeno 46 vozů za téměř půlmiliardy, přičemž 85 % bylo hrazeno z fondů EU. V listopadu byl zahájen provoz elektrobuses [11].

Dopravní podnik města České Budějovice, je akciovou společností. Jejím výhradním akcionářem je statutární město České Budějovice. Akciová společnost má základní kapitál ve výši 485 536 tisíc Kč.

„Předmětem podnikání společnosti je: provozování dráhy trolejbusové; provozování drážní dopravy na dráze trolejbusové; provádění technickobezpečnostních zkoušek drážních vozidel drah trolejbusových; opravy silničních vozidel; revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu; provádění staveb, jejich změn a odstraňování; montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení“ [15, s.5] a další.

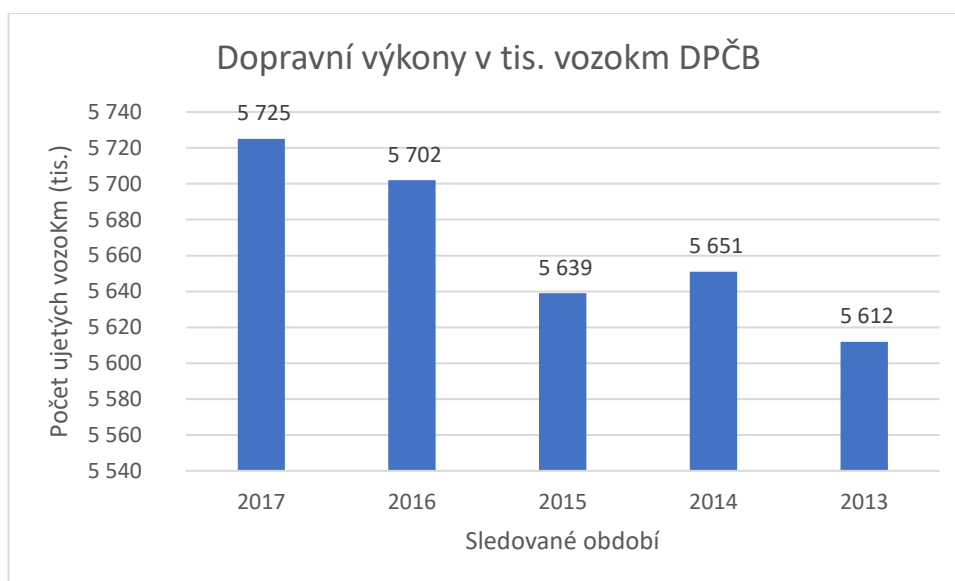
Organizační struktura

V příloze č. 2 vidíme organizační složení akciové společnosti, kde je možné vyčíst, že mimo typické oddělení a útvary, spadá do pravomocí dopravního podniku i útvar technických služeb. Do útvaru technických služeb patří veřejné osvětlení, parkování a odtahová služba, PTZ, elektro dispečink a AVJ.

Dopravní výkony

V grafu můžeme vidět, že od roku 2013 do roku 2014 došlo k mírnému navýšení vozových kilometrů. Jednak to bylo zapříčiněno prodloužením linek a zvýšením počtu linek. V následujícím roce došlo k poklesu, avšak v následujících letech došlo opět ke zvýšení dopravní výkonnosti. Tyto výkyvy způsobovaly i výluky spojů v rámci městské hromadné dopravy.

Graf 3.6: Dopravní výkony v tis. vozokm DPČB



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Vozový park

V následujícím grafu, vidíme změny vozového parku, ke kterým došlo ve sledovaném období. Můžeme vidět, že dopravní podnik využívá více autobusové dopravy oproti té trolejbusové. A to i přesto, že trolejbusová doprava je méně nákladná na údržbu. Ve sledovaném období došlo k poklesu právě počtu trolejbusů, a to z celkových 60 kusů na 57 kusů. V rámci autobusové dopravy můžeme vidět menší výkyv v roce 2015 kdy celkový počet autobusů byl 86 a v posledním roce sledovaného období 84 kusů. Tyto změny jsou zapříčiněny i změnou naftových autobusů na autobusy se zemním plynem, které jsou šetrnější k životnímu prostředí.

..

Graf 3.7: Vozový park DPČB



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Investice do obnovy vozového parku

V následujícím grafu vidíme, že dopravní podnik měl ve sledovaném období největší investice v roce 2013 a to v celkové výši 54,2 mil. Kč. Celková částka, která byla vložena do obnovy vozového parku byla 158,4, mil. Kč. V roce 2014 byla do obnovy vozového parku vložena nejnižší částka a to pouhých 3,4 mil. Kč.

Graf 3.8: Investice do obnovy vozového parku DPČB (tis. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Tarif

V tabulce můžeme vidět přehled všech typů tarifních jízdních dokladů s jejich délkou platnosti. Kdy děti od 6 do 15 let si mohou zakoupit roční jízdné za 200 korun českých, kdy jedinou podmínkou je zřízení průkazky, kterou si mohou zájemci zhotovit na prodejním místě dopravního podniku. Tato průkazka musí mít průkazovou fotografii. Tato skutečnost platí i pro skupinu Senioři 65+, kteří tento typ jízdného mají k dispozici za 10 korun českých.

Jinak občanské jízdné si mohou koupit cestující od 7denního jízdné až po roční jízdné. Naopak žáci a studenti od 16-26 let si mohou zakoupit jízdné pouze v rozsahu od 7denního jízdné po 90denní jízdné.

Tabulka 3.5: Tarif jízdného DPČB

	Občanské jízdenky – osoby od 16 do 65 let	Žáci a studenti od 16-26 let	Dítě od 6-15 let	Senioři 65 +
7denní	115 Kč	57 Kč	-	-
15denní	215 Kč	107 Kč	-	-
30denní	380 Kč	190 Kč	-	-
90denní	1.020 Kč	510 Kč	-	-
180denní	1.900 Kč	-	-	-
Roční	3.630 Kč	-	200	10

Zdroj: <https://www.dpmcb.cz/cestovani-mhd/tarif-jizdneho-mhd.html>

Vlastní zpracování

Přehled vybraných ukazatelů dopravního podniku města České Budějovice

V tabulce sledujeme počet zaměstnanců, jenž má rostoucí tendenci od roku 2013. K mírnému poklesu došlo v roce 2015. Od roku 2016 došlo opět ke zvýšení počtu zaměstnanců. Dále došlo v průběhu let ke zvýšení počtu linek.

Nejvyšší počet přepravovaných osob byl v roce 2013 v celkovém počtu 39 048 tis. osob. Od roku 2014 dochází ke zvyšování přepravovaných osob, v roce 2017 byl počet přepravovaných osob 38 782 tis.

Obrázek 3.2: Přehled vybraných ukazatelů

Přehled vybraných ukazatelů					
	2017	2016	2015	2014	2013
Počet zaměstnanců	404	401	394	398	395
Počet řidičů	192	196	194	193	190
Počet linek	23	22	22	22	21
Délka linek (km)	228	226	230	230	221
Počet vypravených vozů ve špičce	99	95	97	95	94
Počet vypravených vozů v sedle	59	59	59	54	52
Ujeté km MHD celkem (tis. km)	5 725	5 702	5 639	5 651	5 612
Přepravené osoby MHD (tis. osob)	38 782	38 621	38 568	38 541	39 048

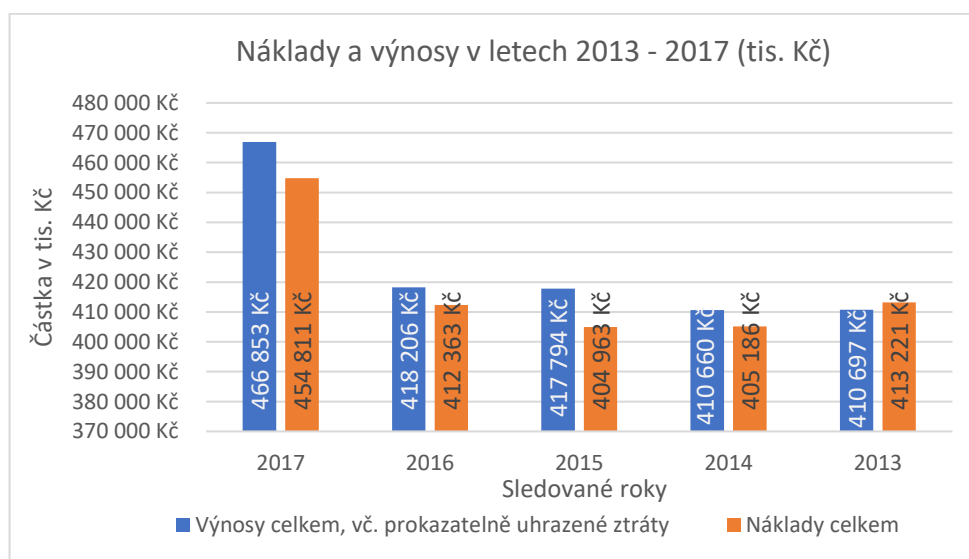
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Výsledek hospodaření

Můžeme vidět, že od roku 2013 dochází k růstu nákladů a výnosů. Nejvyšší výnos byl v roce 2017 kdy dosáhl výše 466 853 tis. Kč. a náklady byly v celkové výši 454 811 tis. Kč. Do výnosů řadíme výnosy z MHD, které v posledním sledovaném roce činily 127 046 tis. Kč, výnosy z ostatních činností ve výši 115 262 tis. Kč, výnosy – úhrada provozní ztráty ve výši 214 545 tis. Kč a poslední složkou jsou výnosy – úhrada přiměřeného zisku v celkové výši 10 000 tis. Kč. [13]

Graf 3.9: Náklady a výnosy v letech 2013–2017 (tis. Kč) [13]



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Rok 2013 byl pro dopravní podnik, rokem ztrátovým. Celková ztráta v tomto roce byla v celkové výši -2524 tis. Kč. V následujících letech došlo ke zvýšení výsledku hospodaření a v roce 2015 byl na nejvyšší úrovni ve sledovaném období. V tomto roce byl výsledek hospodaření v celkové výši 12 831 tis. Kč. Posléze došlo k poklesu výsledku hospodaření, z důvodu rekonstrukce a inovace dopravního podniku. Avšak v roce 2017 došlo opět k jeho zvýšení na 12 042 tis. Kč.

Graf 3.10: Výsledek hospodaření



Zdroj: Výroční zpráva 2013-2017

Vlastní zpracování

Přehled příjmů

Celkové výnosy se nám dělí na složky tržby za vlastní výkony, tržby za prodej zboží, dotace na provoz a aktivace. Pod tyto složky patří i další kapitoly. Do tržeb za vlastní výkon zařazujeme tržby z MHD, příležitostnou dopravu, opravy, tržby z pronájmu, reklamu, správu reklamy veřejného osvětlení a ostatní. Ve složce tržby za vlastní výkon jsou největší kapitolou tržby z MHD, které byly v roce 2017 v celkové výši 127 046 tis. Kč.

Přičemž dotace na provoz získává dopravní podnik od statutárního města České Budějovice, od krajského úřadu – jihočeský kraj a od obecního úřadu. Dotace na provoz se v daném období pohybují okolo 200 000 tis. Kč. Přičemž nejvyšší dotaci získal dopravní podnik v roce 2017 v celkové výši 224 545 tis. Kč.

Tabulka 3.6: Přehled příjmů v letech 2013–2017

Přehled příjmů v období 2013–2017 (tis. Kč)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Celkové výnosy	466 853 Kč	418 206 Kč	417 794 Kč	410 660 Kč	410 697 Kč
Tržby za vlastní výkon	180 545 Kč	155 955 Kč	152 550 Kč	152 026 Kč	151 271 Kč
z toho: tržby MHD	127 046 Kč	125 624 Kč	123 103 Kč	123 462 Kč	126 716 Kč
příležitostná doprava	3 071 Kč	5 090 Kč	4 666 Kč	6 278 Kč	3 573 Kč
opravy	37 257 Kč	11 744 Kč	12 358 Kč	10 860 Kč	10 878 Kč
tržby z pronájmu	818 Kč	1 338 Kč	1 696 Kč	1 791 Kč	1 677 Kč
reklama	10 032 Kč	9 690 Kč	8 637 Kč	7 430 Kč	7 534 Kč
správa reklamy veřejné osvětlení	1 456 Kč	1 345 Kč	1 376 Kč	1 553 Kč	- Kč
ostatní	865 Kč	1 124 Kč	714 Kč	652 Kč	893 Kč
Tržby za prodej zboží	12 440 Kč	11 434 Kč	12 775 Kč	20 747 Kč	21 733 Kč
Dotace na provoz – úhrada prokazatelné ztráty	224 545 Kč	202 847 Kč	200 588 Kč	201 715 Kč	201 216 Kč
Aktivace	24 895 Kč	22 271 Kč	7 224 Kč	7 174 Kč	12 780 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

3.3 Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Dne 24. 10. 1928 byla založena zakládací listinou městská hromadná doprava, která nesla název Autodráhy města Hradce Králové až do roku 1950 kdy byla přejmenovaná na nynější název Dopravní podnik města Hradce Králové. Ačkoliv podnik nesl název města Hradce Králové byl podnikem národním a posléze podnikem státním až do roku 1997, kdy byl majetek podniku převeden do akciové společnosti a jediným vlastníkem se stalo město Hradec Králové [12].

Autobusová doprava je spojena se vznikem podniku Autodráhy města Hradce Králové. Dopravní podnik v době zahájení vlastnil dva typy autobusů jedním z nich byl omnibus Tatra a druhým byl menší vůz Škoda. Po krátké době byl vozový park rozšířen o 15 autobusů a byl postupně doplňován a obnovován modernějšími vozy [12].

Od roku 1933 jsou všechny autobusy vybaveny katalyzátory výfukových plynů a bez azbestovým brzdovým obložím, pro snížení podílu škodlivých vlivů autobusové dopravy [12].

Trolejbusová doprava byla zavedena až v poválečném období, přičemž pravidelný provoz byl zahájen ve 2. čtvrtletí 1948. Dopravu zabezpečovaly 4 trolejbusy. „*Určitou technickou*

kuriozitou je již čtyřleté provozování prototypu nezávislého zdroje napětí 600 V k pohonu trolejbusu na lince č.1 z Nového Hradce Králové do Kluků, kde není vybudováno trolejové vedení“ [12].

Od roku 1996 je vozový park autobusů a trolejbusů obnovován nízkopodlažními vozy, které jsou pro cestující pohodlnější [12].

Dopravní podnik města Hradce Králové je akciovou společností, jejímž výhradním akcionářem je statutární město Hradec Králové. Základní kapitál společnosti je ve výši 713 004 tis. Kč [25].

„Předmětem podnikání společnosti je: - silniční motorová doprava: nákladní vnitrostátní provozovaná o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, nákladní vnitrostátní provozovaná nákladní doprava o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny, nákladní mezinárodní provozovaná vozidly o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, nákladní mezinárodní provozovaná doprava o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny, vnitrostátní příležitostná doprava, mezinárodní příležitostná osobní, vnitrostátní veřejná linková, vnitrostátní zvláštní linková, mezinárodní linková, mezinárodní kyvadlová. Holičství, kadeřnictví: provozování dráhy – trolejbusové dráhy na území Hradce Králové, Provádění staveb, jejich změn a odstraňování, provozování autoškoly, opravy silničních vozidel, zámečnictví, nástrojářství, výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona, pronájem nemovitostí bez poskytování jiných než základních služeb.“ [25]

Organizační struktura společnosti

V rámci členění se dopravní podnik Hradce Králové člení na

- a) Městskou hromadnou dopravu, jenž je rozhodující činnost
- b) Provozování Terminálu hromadné dopravy
- c) Ostatní činnosti

Statutárním orgánem dopravního podniku je představenstvo, jenž má pět členů s funkčním obdobím na pět let. Dohlížecím orgánem a kontrolním orgánem je dozorčí rada, která je šestičlenná a funkční období má taktéž na pět let (viz příloha č. 3).

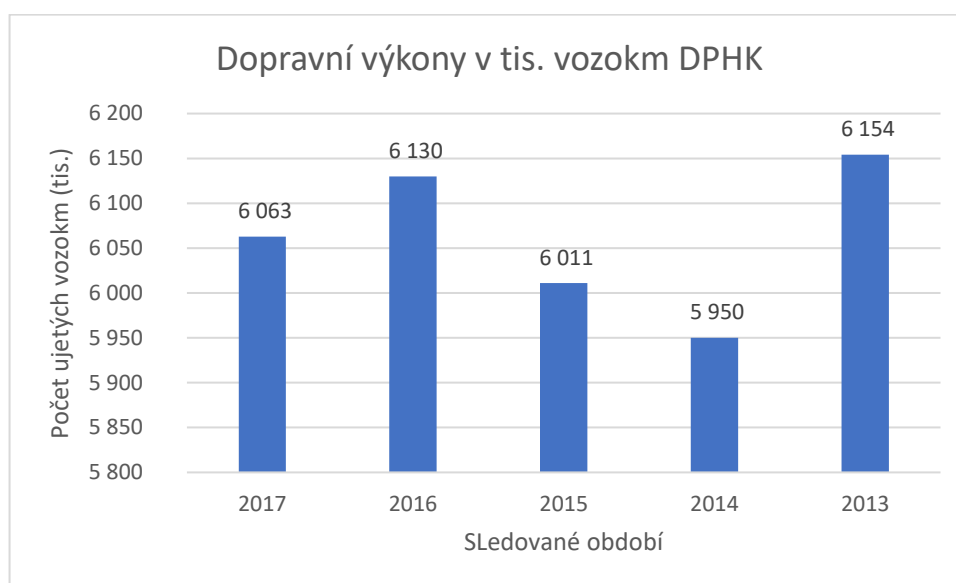
Dopravní podnik provozuje MHD ve městě Hradec Králové a do dopravně připojených obcí Vysoká nad Labem, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery, Stěžírky, Divec a Bělč nad Orlicí. Mezi statutárním městem Hradec Králové a akciovou společností byla v roce 2016 uzavřena „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na území statutárního města

Hradce Králové, dopravně připojených obcí a o kompenzaci za tyto služby pro roky 2016–2025“ [25].

Doprání výkony

V grafu můžeme vidět dopravní výkonost vozidel dopravního podniku města Hradce Králové v tisících vozových kilometrech. Ve sledovaném období vozidla dopravního podniku najela celkově 30 308 tis. vozokm. Jak můžeme vidět v posledním sledovaném roce ujely dopravní prostředky celkových 6 063 tis. vozokm.

Graf 3.11: Dopravní výkony v tis. vozokm DPHK



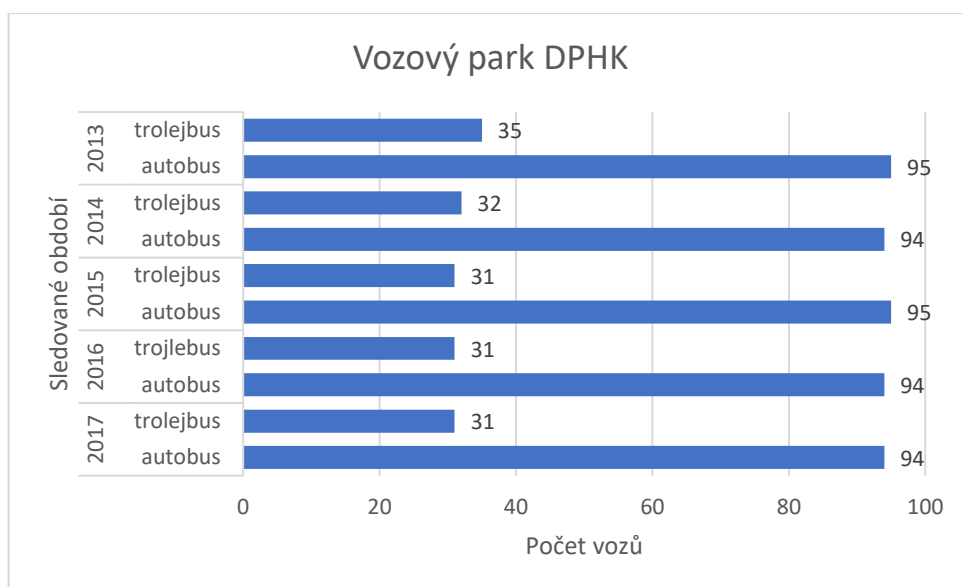
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Vozový park

Dopravní podnik města Hradce Králové měl v roce 2017 k dispozici celkem 94 autobusů a 31 trolejbusů. Tento nepoměr můžeme sledovat v průběhu sledovaného období. Můžeme říci, že dopravní podnik má na jeden trolejbus 3 autobusy.

Graf 3.12: Vozový park DPHK



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Investice do obnovy vozového parku

V následujícím grafu můžeme vidět, že dopravní podnik v letech 2013–2016 investoval do obnovy vozového parku. Tato investice činila celkem 48,5 mil. Kč. Nejvyšší investice proběhla v prvním sledovaném roce, tedy v roce 2013 a to v celkové výši 25,3 mil. Kč.

Graf 3.13: Investice do obnovy vozového parku



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Tarif

V tabulce můžeme přehled jízdného, přičemž je rozděleno do několika skupin, a to Dítě od 6-15 let, student 15-26 let, Dospělý, Senior 65-70 let, Senior nad 70 let a ČČK Zlatý kříž 3.třídy.

Tarif jízdného je rozdělen do dvou tarifních pásem, a to pásmo Hradec Králové a pásmo Hrade Králové + obce. V tabulce můžeme vidět, že tarif Dítě od 6-15 let a Student 15-26 let mají stejné platební podmínky a délku platnosti kupónu. Tarif Dospělý je kromě ceny rozdílný i v tom, že si cestující nezakoupí kupón roční – školní, jelikož tento tarif je určen výhradně pro studenty.

Tabulka 3.7: Tarif jízdného DPHK

	Dítě 6-15 let		Student 15-26 let		Dospělý	
	Hradec Králové	Hradec Králové + obce	Hradec Králové	Hradec Králové + obce	Hradec Králové	Hradec Králové + obce
roční – školní	1 480,-	1 950,-	1 480,-	1 950,-	-	-
7denní	90,-	110,-	90,-	110,-	180,-	220,-
měsíční	230,-	280,-	230,-	280,-	480,-	580,-
3měsíční	600,-	720,-	600,-	720,-	1 290,-	1 550,-
6měsíční	980,-	1 410,-	980,-	1 410,-	1 950,-	2 820,-
12měsíční	1 800,-	2 650,-	1 800,-	2 650,-	3 700,-	5 300,-

Zdroj: <http://www.dpmhk.cz/5/Jizdne/>

Vlastní zpracování

V následující tabulce můžeme vidět zbylé nabízené tarify, jimiž jsou Senior 65-70 let, kde jsou k dispozici kupóny od 7denního až po 12měsíční, za stejnou cenu jako jsou tarify studentské a dítě od 6-15 let.

Dalším tarifem je Senior nad 70 let, kde si zákazník může zakoupit pouze 12měsíční za 100 korun českých a posledním je ČČK Zlatý kříž 3.třídy, kdy tento tarif je určen pro dárce krve za 80 odběrů.

Dárci si mohou zakoupit tarif na 12 měsíců, kde zaplatí 500 korun. Kdy oproti dospělému tarifu je zlevněn u zóny Hradec Králové o 3 200 korun a u zóny Hradec Králové + obce o 4 800 korun.

Tabulka 3.8: Tarif jízdného DPHK

	Senior 65-70 let		Senior nad 70 let		ČČK Zlatý kříž 3.třídy	
	Hradec Králové	Hradec Králové + obce	Hradec Králové	Hradec Králové + obce	Hradec Králové	Hradec Králové + obce
roční	—					
školní	-	-	-	-	-	-
7denní	90,-	110,-	-	-	-	-
měsíční	230,-	280,-	-	-	-	-
3měsíční	600,-	720,-	-	-	-	-
6měsíční	980,-	1 410,-	-	-	-	-
12měsíční	1 800,-	2 650,-	100,-	100,-	500,-	500,-

Zdroj: <http://www.dpmhk.cz/5/Jizdne/>

Vlastní zpracování

Přehled vybraných ukazatelů dopravního podniku města Hradce Králové, a.s.

V tabulce můžeme vidět, že nejvyšší počet zaměstnanců byl v roce 2013 a nejmenší počet v roce 2017. Tento pokles, který nastal v roce 2017 byl z důvodu zvýšení mezd o 18,5 % u řidičů a 12 % v průměru u ostatních zaměstnanců dopravního podniku města Hradce Králové, z tohoto důvodu došlo k poklesu zaměstnanců. Počet přepravovaných osob byl ve sledovaném období v průměru okolo 34 490,8 tis. osob. Přičemž nejvyšší počet přepravovaných osob byl v posledním sledovaném roce, a to ve výši 36 570 tis. osob a nejnižší počet osob byl v roce předchozím, a to v celkové výši 32 773 tis. osob.

Tabulka 3.9: Přehled vybraných ukazatelů

Přehled vybraných ukazatelů					
	2017	2016	2015	2014	2013
Počet zaměstnanců	373	381	382	385	395
Počet řidičů	229	227	229	226	225
Počet linek	41	41	26	30	30
Délka linek (km)	323,0	323	323,0	323,0	323,0
Počet vypravených vozů ve špičce	128	99	35	0	102
Počet vypravených vozů v sedle	0	46	22	0	46
Ujeté km MHD celkem (tis. km)	6 009	6 193	6 011	5 950	6 154
Přepravené osoby MHD (tis. osob)	36 570	32 773	34 083	34 106	34 922

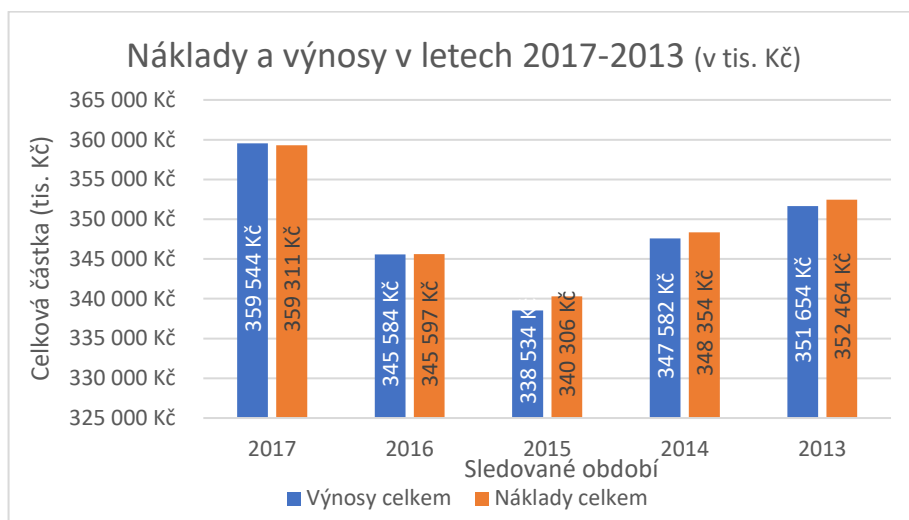
Zdroj: <http://www.dpmhk.cz/5/Jizdne/>

Vlastní zpracování

Výsledek hospodaření

V grafu můžeme vidět, že od roku 2015 dochází k nárustu výnosů a poklesu nákladů. Přičemž v roce 2017 byl zaznamenán nejvyšší výnos, a to v celkové výši 359 544 tis. Kč, v tomto roce byly i nejvyšší náklady v celkové výši 359 311 tis. Kč. Do výnosů řadíme kompenzaci MM³, dotaci od krajského úřadu, tržby z přepravy, tržby samostatných středisek, tržby z vjezdů na THD⁴ a ostatní. Náklady se člení na osobní náklady, spotřeba pohonných hmot a trakční energie, služby, spotřeba materiálu, odpisy a ostatní.

Graf 3.14: Náklady a výnosy v letech 2017–2013 (tis. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

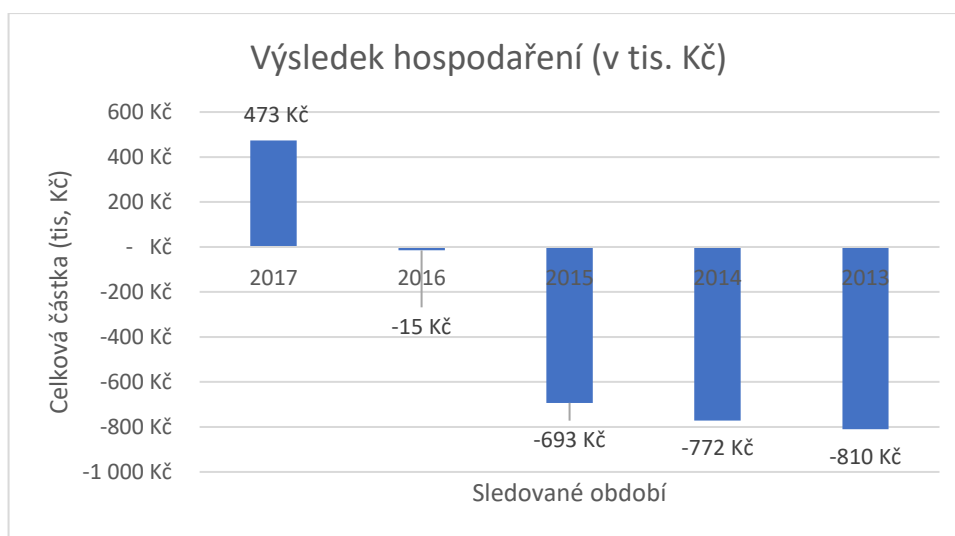
Vlastní zpracování

V grafu je vidět, že výsledek hospodaření má rostoucí tendenci, přičemž do roku 2016 byl výsledek hospodaření ve ztrátě. V roce 2017 činil výsledek hospodaření 473 tis. Kč.

³ Magistrát města Hradce Králové

⁴ Terminál hromadné dopravy Hradce Králové

Graf 3.15: Výsledek hospodaření v letech 2017–2013 (tis. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Přehled příjmů

V tabulce můžeme vidět, že tržby z výrobků služeb do roku 2016 klesaly, avšak v roce 2017 došlo k jejich nárůstu. Stejný vývoj měly i tržby z MHD. Naopak dotace na provoz mají rostoucí tendenci v roce 2017 dosáhly na částku 182 316 tis. Kč. Dotaci získává dopravní podnik na základě smlouvy od statutárního města Hradce Králové. Tato smlouva trvá od roku 2009 do roku 2018, dopravní podnik získává tuto dotaci v plné výši prokazatelné ztráty.

Tabulka 3.10: Přehled příjmů v období 2017–2013 (tis. Kč)

Přehled příjmů v letech 2017–2013 (tis. Kč)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Celkové výnosy	359 544 Kč	345 584 Kč	338 534 Kč	347 582 Kč	351 654 Kč
Tržby z výrobků a služeb	162 080 Kč	153 795 Kč	154 710 Kč	160 468 Kč	164 660 Kč
Tržby z MHD	166 150 Kč	158 149 Kč	159 686 Kč	165 505 Kč	171 656 Kč
Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	123 Kč	423 Kč	196 Kč	1 061 Kč	4 245 Kč
Tržby z prodaného materiálu	1 229 Kč	1 160 Kč	1 393 Kč	1 417 Kč	1 123 Kč
Jiné provozní výnosy	191 929 Kč	185 706 Kč	177 085 Kč	178 261 Kč	172 068 Kč
Tržby za prodej zboží	4 070 Kč	4 354 Kč	4 976 Kč	6 121 Kč	6 996 Kč
Dotace na provoz – úhrada prokazatelné ztráty	182 316 Kč	175 764 Kč	168 043 Kč	163 500 Kč	161 500 Kč
Aktivace	1 040 Kč	773 Kč	1 067 Kč	1 208 Kč	2 304 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Dotace

Dopravní podnik města Hradce Králové ve sledovaném období získal dotace ze státního rozpočtu v rámci programu ROP NUTS II Severovýchod spolufinancovaného evropskou unií z evropského fondu pro regionální rozvoj. Tuto dotaci získal dopravní podnik v roce 2013 v celkové výši 120 000 tis. Kč. Další dotaci získal dopravní podnik z rozpočtu Královéhradeckého kraje, přičemž tuto dotaci obdržel do roku 2016. Poslední dotaci získává z rozpočtu města Hradce Králové na základě smlouvy veřejné služby a úhrady prokazatelné ztráty v období 2009–2013.

Tabulka 3.11: Dotace dopravního podniku města Hradce Králové

Dotace dopravního podniku města Hradce Králové (tis. Kč)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Dotace z rozpočtu města HK	182 475 Kč	185 295 Kč	170 232 Kč	164 211 Kč	162 550 Kč
Dotace z rozpočtu Královéhradeckého kraje	- Kč	5 000 Kč	5 252 Kč	5 255 Kč	1 655 Kč
Dotace ze státního rozpočtu	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	120 000 Kč
Celkem dotace	182 475 Kč	190 295 Kč	175 484 Kč	169 466 Kč	284 205 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

3.4 Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

Dopravní podnik města Pardubice byl založen 1. dubna 1950. Prvotním úkolem dopravního podniku bylo vybudovat a provozovat síť trolejbusových linek. V prvních letech byly v provozu autobusy, které zajišťovaly obsluhu trasy z Jeseňičáku kolem starého nádraží k nemocnici, bohužel byly s nimi problémy (porucha nových autobusů, výpadek linek, přerušení přepravy na pár dní). V roce 1951 se podařilo získat dalších 5 autobusů. V této době byla zavedena druhá linka v trase Slovany – střed města – Popkovice – Svítkov, škola [13].

První zlepšení přišla v roce 1953 kdy linku číslo jedna převzaly trolejbusy. V historii dopravního podniku byla nadvláda trolejbusů nad autobusy. „Po roce 1960 následoval velký rozvoj městské hromadné dopravy v Pardubicích spojený také s mnoha změnami a přeložkami.“ [13]

Dopravní podnik města Pardubice je akciovou společností, kde jejím výhradním akcionářem je statutární město Pardubice. Podnik byl založen 1.7.1995. Akciová společnost má základní kapitál k 31.12.2017 ve výši 210 881 tis. Kč [30].

„Předmětem podnikání na základě živnostenského oprávnění je:

- *Silniční motorová doprava: nákladní provozovaná vozidla nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí; osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče; nákladní provozovaná vozidla nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče*
- *Opravy silničních vozidel, Provozování autoškoly, Klempířství a oprava karoserií, Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona, Výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení, Montáž, opravy, revize a zkoušky plynových zařízení a plnění nádob plyny, Vnitrozemská vodní doprava.*
- *Na základě úředního povolení a licence: provozování dráhy trolejbusové, Provozování veřejné linkové dopravy a veřejné osobní drážní dopravy*
- *Na základě registrace: poskytování zdravotních služeb v oboru fyzioterapie - ambulantní péče.*
- *Na základě osvědčení: stanice měření emisí“[30].*

Organizační struktura společnosti

V rámci členění se dopravní podnik člení následně:

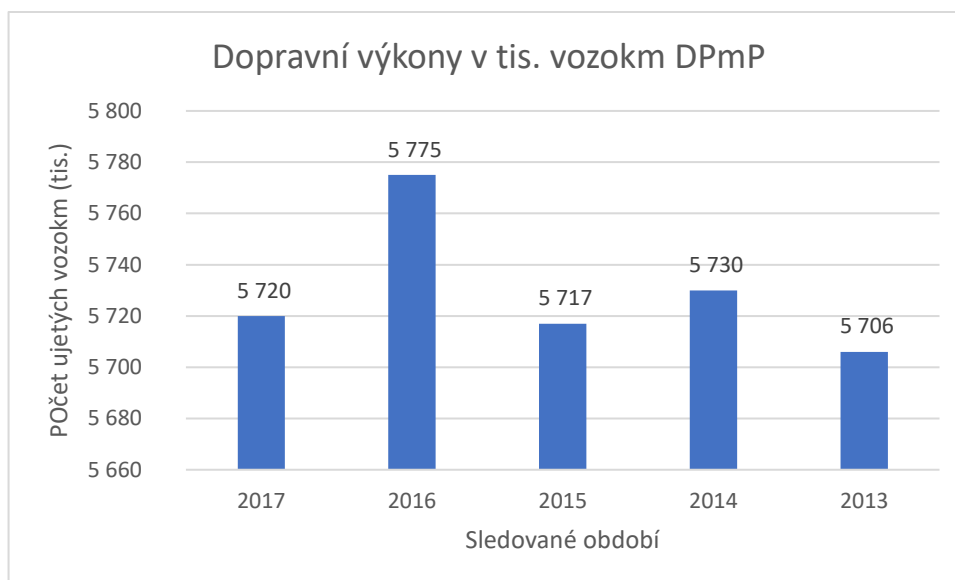
- Provozně technický náměstek
- Ekonomicko – obchodní náměstek
- Sekretariát místopředsedy představenstva
- Právní oddělení
- Samostatný referát BOZP, PO a ŽP
- Oddělení personálního managementu
- Středisko marketingových služeb

V čele společnosti stojí valná hromada, představenstvo a dozorčí rada (viz příloha č. 4) [30].

Dopravní výkony

V grafu můžeme vidět, že dopravní podnik má dopravní výkony za sledované období celkově 28 640 tis. vozokm. Nejvyšší počet ujetých vozokm byl v roce 2016, tedy celkově 5 775 tis. vozokm. Naopak nejnižší počet ujetých vozokm byl v roce 2013, celkem 5 706 vozokm.

Graf 3.16: Dopravní výkony DPmP



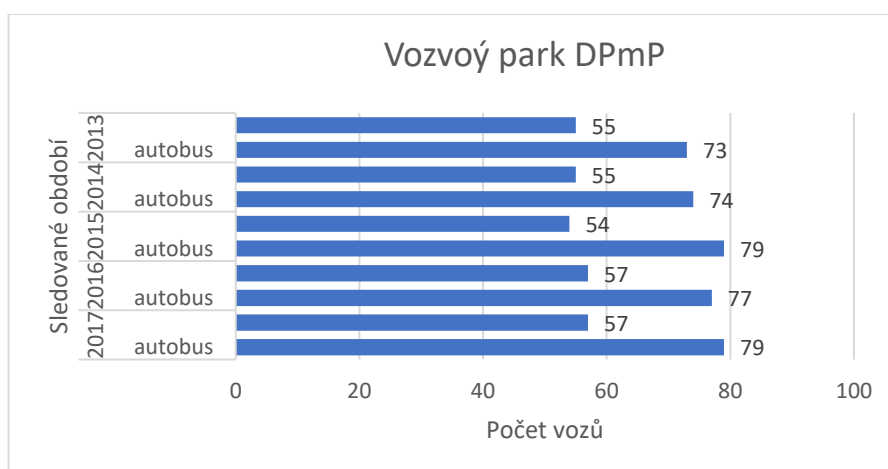
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Vozový park

V následujícím grafu můžeme vidět změny vozového parku ve sledovaném období. Vozový park stejně jako předchozí dopravní podniky disponuje pouze trolejbusy a autobusy. Počet autobusů byl v posledním roce, tedy 2017, celkem 79 kusů a trolejbusů 57 kusů.

Graf 3.17: Vozový park DPmP



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Investice do obnovy vozového parku

Dopravní podnik během sledovaného období investoval celkem 163,7 mil. Kč. Díky těmto investicím byly staré autobusy a trolejbusy vyměněny za modernější. A co se autobusů týče, hlavně šetrnější k životnímu prostředí. V letech 2013, 2014 a 2017 dopravní podnik kromě svých zdrojů využil i dotace z IROP/ROP, jak je uvedeno v kapitole 3.2. Hospodaření vybraných dopravních podniků a podkapitole 3.2.4. Dotace.

Graf 3.18: Investice do vozového parku DPmP (tis. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Tarif

V následující tabulce můžeme vidět přehled tarifů, kdy si cestující mohou vybrat z následujících tarifů jimiž jsou občanské a občanské zlevněné.

Občanské zlevněné si mohou zakoupit cestující, kteří dosáhli věku 65 popřípadě musejí doložit rozhodnutí o přiznání starobního důchodu či invalidity III. stupně.

Obě tyto skupiny si mohou zakoupit kupón buď v tarifní zóně I nebo tarifní zóně I + II. Dospělí si mohou zakoupit občanský kupón od 7denního po 90denní, poté na 180denní a 365denní. Přičemž v občanském tarifu si mohou zakoupit cestující ještě dovozné za přepravu psa bez schránky na 30 dní, ale pouze v zóně I + II. Občanský zlevněný kupón si mohou cestující koupit na dobu 7 dní, 30 dní, 90 dní a 365 dní.

Tabulka 3.12: Tarif jízdného DPmP

Předplatní časové jízdenky nepřenosné (nákup možný pouze na Pardubickou kartu)	Občanské		občanské zlevněné	
	zóna I	zóna I+II	zóna I	zóna I+II
7denní	120	140	70	80
14denní	240	280	---	---
30denní	460	520	280	310
90denní	1210	1350	720	800
120denní	---	---	--	---
180dení	2150	2400	---	---
10měsíční	---	---	---	---
365denní	3990	4460	2480	2780
365denní DOT.	---	---	---	---
dovozné za přepravu psa bez schránky 30denní	---	230	---	---

Zdroj: <http://www.dpmp.cz/ceny-jizdneho-a-sluzeb-od-1-9-2018/>

Vlastní zpracování

V následující tabulce můžeme vidět zbylé tarify, jimiž jsou studentské, které si mohou zakoupit cestující za předpokladu, že mají studentské potvrzení nebo studentský průkaz ISIC a nedosáhli věku 27 let. Studenti si mohou zakoupit tarifu od 7denního po 10měsíční. Kdy si vybraný kupón mohou zakoupit buď na zónu I anebo na zónu I + II.

Tabulka 3.13: Přehled jízdného

Předplatní časové jízdenky nepřenosné (nákup možný pouze na Pardubickou kartu)	studentské		žákovské	seniorské
	zóna I	zóna I+II	zóna I+II	zóna I+II
7denní	60	70	---	---
14denní	120	140	---	---
30denní	230	260	135	165
90denní	600	670	---	330
120denní	770	860	---	---
180dení	1070	1200	---	---
10měsíční	1650	1850	---	---
365denní	---	---	450	800
365denní DOT.	---	---	---	800
dovozné za přepravu psa bez schránky 30denní	---	---	---	---

Zdroj: <http://www.dpmp.cz/ceny-jizdneho-a-sluzeb-od-1-9-2018/>

Vlastní zpracování

Dalším tarifem je žákovský, které si kupují cestující ve věku do 6-15 let, kdy žáci mají možnost vybrat si, zda si kupón zakoupí na dobu 30 dní anebo 365 dní na zónu I + II. A posledním je seniorský tarif, který si mohou zakoupit cestující, kteří dosáhli 70 let a více. Senioři starší 70 let si mohou zakoupit kupón na 30 dní, 90 dní, 365 dní anebo 365 dní DOT. Tyto kupóny si zakupují na tarifní zónu I + II.

Přehled vybraných ukazatelů dopravního podniku města Pardubice, a.s.

V tabulce můžeme vidět, že nejvyšší počet zaměstnanců byl v roce 2013, kdež to nejnižší počet v roce 2015 od tohoto roku došlo k mírnému nárůstu zaměstnanců a k 31.12.2017 byl celkový počet 401 zaměstnanců, což je o 6 zaměstnanců méně než v prvním sledovaném roce.

Průměrný počet přepravených osob městskou hromadnou dopravou byl 26 598 tis. osob ve sledovaném období. Přičemž můžeme sledovat mírný růst v letech 2014–2017. Průměrný počet ujetých kilometrů byl 5 729,6 tis. kilometrů.

Tabulka 3.14: Přehled vybraných ukazatelů DPmP

Přehled vybraných ukazatelů					
	2017	2016	2015	2014	2013
Počet zaměstnanců	401	402	397	404	407
Počet řidičů	184	191	188	191	189
Počet linek	31	31	31	30	30
Délka linek (km)	575	572	571	564	564
Počet vypravených vozů ve špičce	87	87	87	87	87
Počet vypravených vozů v sedle	48	48	48	48	48
Ujeté km MHD celkem (tis. km)	5 720	5 775	5 717	5 730	5 706
Přepravené osoby MHD (tis. osob)	27 890	26 902	26 075	25 919	26 204

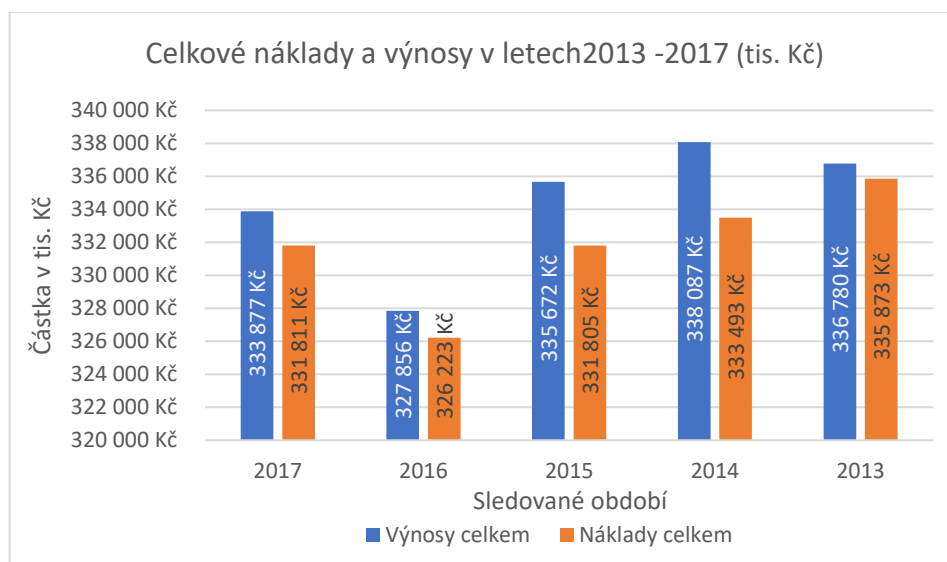
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Výsledek hospodaření

V grafu číslo 3-7: Celkové výnosy v letech 2013–2017, můžeme vidět že celkové výnosy v průměru okolo 344 454,4 tis. Kč a celkové náklady se pohybují v průměru ve sledovaném období okolo 331 841 tis. Kč. Přičemž nejvyšší výnosy byly v roce 2014 v celkové výši 338 087 tis. Kč a náklady v roce 2013 v celkové výši 335 873 tis. Kč.

Graf 3.19: Celkové náklady a výnosy v letech 2013–2017 (tis. Kč)

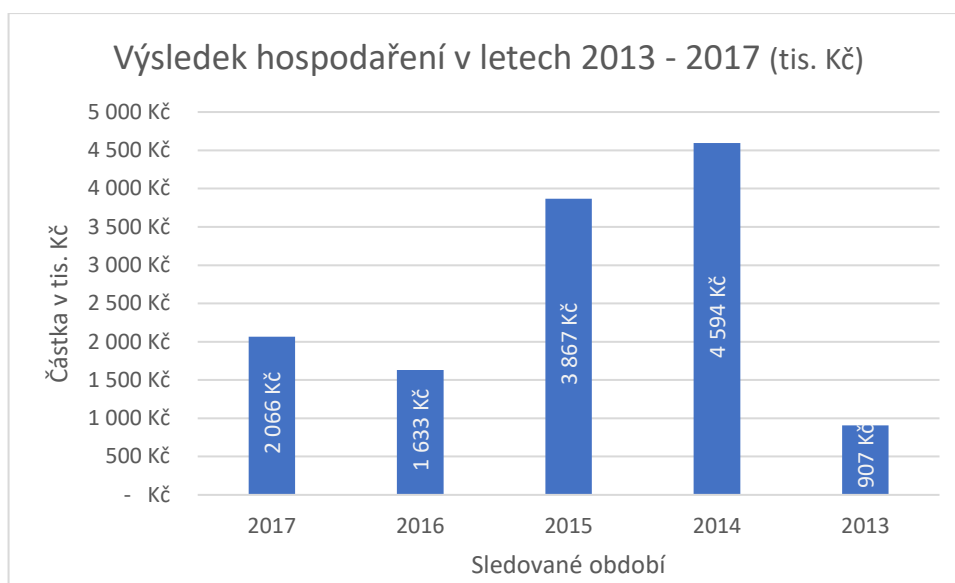


Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

V grafu, je ve sledovaném období vidět, že došlo k poklesu v letech 2014–2016. Výsledek hospodaření se pohybuje v zisku. Můžeme vidět že mezi lety 2013 a 2014 byl ve výsledku hospodaření skok v celkové výši 3687 tis. Kč

Graf 3.20: Výsledek hospodaření v letech 2013–2017



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Přehled příjmů

V tabulce můžeme vidět celkové výnosy které jak již bylo řečeno výše se v průměru pohybovaly okolo 344 454,4 tis. Kč. Tržby z výrobků a služeb v letech 2013–2016 klesaly. V roce 2013 byly tržby z výrobků a služeb v celkové výši 143 105 tis. Kč a v roce 2016 byly tržby z výrobků a služeb 135 991 tis. Kč.

V posledním roce došlo k nárůstu tržeb na 137 387 tis. Kč. Tržby z MHD se průměrně pohybovaly okolo 112 126 tis. Kč. Nejvyšší tržby z MHD byly v roce 2013 v celkové výši 113 942 tis. Kč. Od tohoto roku tyto tržby klesaly až do roku 2017, kdy došlo k jejich mírnému nárůstu na 110 683 tis. Kč.

Dotace na provoz se v průměru pohybovaly okolo 162 132 tis. Kč. Tyto dotace získal dopravní podnik od obce, města a kraje na úhradu prokazatelné ztráty. Nejvyšší dotaci dostal dopravní podnik od statutárního města Pardubice.

Přehled příjmů (tis. Kč)					
	2017	2016	2015	2014	2013
Celkové výnosy	333 877 Kč	327 856 Kč	335 672 Kč	338 087 Kč	336 780 Kč
Tržby z výrobků a služeb	137 387 Kč	135 991 Kč	142 255 Kč	142 794 Kč	143 105 Kč
Tržby z MHD	110 683 Kč	109 148 Kč	113 179 Kč	113 678 Kč	113 942 Kč
Tržby z prodaného DM	457 Kč	216 Kč	122 Kč	775 Kč	758 Kč
Tržby z prodaného materiálu	30 Kč	7 Kč	357 Kč	293 Kč	95 Kč
Jiné provozní výnosy	181 035 Kč	176 033 Kč	172 501 Kč	170 045 Kč	165 839 Kč
Tržby za prodej zboží	14 963 Kč	15 828 Kč	20 417 Kč	24 107 Kč	26 778 Kč
Dotace na provoz – úhrada prokazatelné ztráty	170 023 Kč	165 213 Kč	161 056 Kč	158 161 Kč	156 727 Kč
Aktivace	2 133 Kč	1 107 Kč	1 402 Kč	3 579 Kč	1 726 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Dotace

Dopravní podnik Pardubice, čerpal během sledovaného období dotace na investice IROP/ROP, a to v letech 2017 a v období 2013–2014. Tato dotace byla čerpána na v rámci projektu s názvem „*Udržitelný a enviromentální rozvoj městské hromadné dopravy provozované trolejbusy ve statutárním městě Pardubice*“ ve výši 25 997 tis. Kč. Dotace byla proplacena až v okamžiku, kdy byly uvedeny do provozu tři trolejbusy značky Škoda 30 Tr. Dopravní podnik dále čerpal finanční kompenzaci na úhradu prokazatelné ztráty od obce, města a kraje a finanční kompenzaci za poskytování služby Speciální dopravy S.P.I.D. handicap, a to v celkové výši 580 tis. Kč. A jako poslední čerpal dopravní podnik dotaci na lodní dopravu v celkové výši 600 tis. Kč, přičemž tato dotace je po celé období konstantní. Dotace je poskytována na lodní dopravu na řece Labi osobní motorovou lodí „Arnošt z Pardubic“.

V roce 2014 a 2013 byla poskytnuta dotace z evropských fondů na regionální operační program na pokrytí 40 % pořizovací ceny nově nakupovaných 12 m trolejbusů. V roce 2013 dopravní podnik uvedl do provozu 4 nové trolejbusy typu Škoda Solaris 26 Tr. Taktéž v roce 2014 dopravní podnik čerpal dotaci na pořízení Tyflosetu, jenž mají pomáhat zrakově postiženým cestujícím MHD zpřístupnit a ulehčit cestování.

Tabulka 3.16: Dotace DPmP (tis. Kč)

Dotace DPmP (tis. Kč)	2017	2016	2015	2014	2013
Dotace na investice IROP/ROP	25 997 Kč	- Kč	- Kč	15 264 Kč	15 264 Kč
Dotace na investice město – Tyfloset	- Kč	- Kč	- Kč	436 000 Kč	- Kč
Finanční kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty Obce	4 066 Kč	4 092 Kč	3 736 Kč	3 543 Kč	3 257 Kč
Finanční kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty Kraj	8 376 Kč	8 365 Kč	8 320 Kč	9 618 Kč	9 914 Kč
Finanční kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty Město	157 581 Kč	152 756 Kč	149 000 Kč	145 000 Kč	143 556 Kč
Finanční kompenzace za poskytování služby Speciální dopravy S.P.I.D. handicap	580 Kč	554 Kč	700 Kč	700 Kč	700 Kč
Dotace – lodní doprava	600 Kč	600 Kč	600 Kč	600 Kč	600 Kč
Celkem	197 200 Kč	166 367 Kč	162 356 Kč	610 725 Kč	173 291 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

3.5 Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.

Tramvajový provoz byl zahájen v roce 1899, kdy mohli cestující využít dvě linky. První linka vedla z Předlic do Krásného Března a druhou linku, která spojovala Hlavní poštu⁵ s Klíšským mostem⁶. Aby byl provoz plynulý bylo dodáno 16 vozů, přičemž interval přes den⁷ byl 7 minut a večer a ranních⁸ hodinách jezdily tramvaje co 30 minut. Poslední tramvajová linka vyjela v sobotu 31.ledna 1970 [14].

„Pravidelný provoz autobusů byl zahájen v sobotu 19. října 1929“ [14], k dispozici byla linka číslo 10, která měla trať z Hlavní pošty na Gabelsbergerovo náměstí⁹. Původně měla tato linka jezdit co 20 minut, ovšem po deseti dnech byl interval zkrácen na 10 minut [12].

„Trolejbusový provoz byl zahájen v pátek 1. července 1988. Cestující se tehdy mohli svézt linkou č. 51, která vedla ze Stříbrníků přes Malátovu a Mírové náměstí do zastávky Pod Holoměří“

⁵ dnešní Divadlo

⁶ dnešní Šaldova

⁷ cca od 5:00 do 20:00

⁸ cca od 20:00 do 1:00

⁹ Dnešní Novosedlické náměstí

[14]. Linka číslo 51 byla v provozu pouze od pondělí do pátku ve dvacetiminutovém intervalu. Původně měl být zahájen provoz kloubovými trolejbusy od firmy Škoda, ovšem ta je ještě nevyráběla sériově. První kloubový trolejbus vyjel na trať roku 1989. V tomto roce byly zavedeny další linky a to číslo 52 (1. února), 55 (6. května), 53 (3. červenec) a 56 (28. srpna) [14].

Dopravní podnik města Ústí nad Labem, je akciovou společností kde jejím výhradním akcionářem je výhradně město Ústí nad Labem. Základní kapitál dopravního podniku činí 675 milionu Kč.

„Předmětem podnikání společnosti: výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách I až živnostenského zákona; opravy silničních vozidel; klempířství a oprava karoserií; provozování autoškoly; výroba, instalace a opravy elektrických strojů a přístrojů elektronických a telekomunikačních zařízení; montáž, opravy, revize a zkoušky vyhrazených elektrických zařízení; silniční motorová doprava: - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí; - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče; - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí; - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče; provozování trolejbusové dráhy v rámci MHD v Ústí nad Labem; provozování veřejné drážní osobní trolejbusové dopravy v rámci MHD v Ústí nad Labem; provozování lanové dráhy „Lanová dráha na Větruši“ na území Statutárního města Ústí nad Labem; provozování veřejné drážní dopravy na lanové dráze „Lanová dráha na Větruši“ na území Statutárního města Ústí nad Labem“ [35].

Organizační struktura společnosti

Společnost se člení na:

- Valnou hromadu
- Představenstvo společnosti a dozorčí radu
- Výkonný ředitel společnosti, kde spadá sekretariát, BOZP, PO a kontrolní činnost, oddělení reklam.
- Personální manažer
- Náměstek výkonného ředitele pro dopravu
- Provozně technický náměstek výkonného ředitele

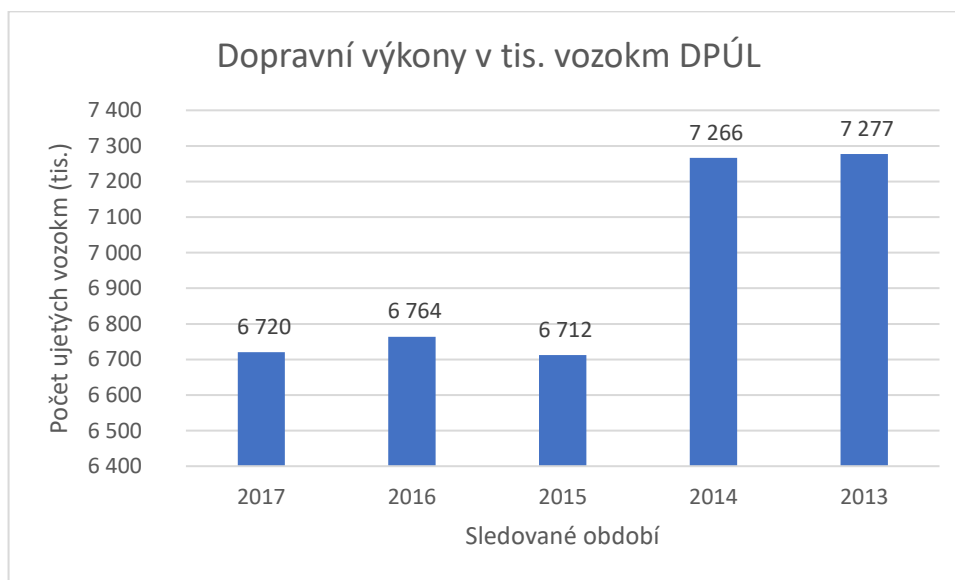
- Náměstek výkonného ředitele pro ekonomii a obchod

Příčemž odvětví personálního ředitele se dělí dále na personální oddělení a mzdovou účetnu. Náměstek výkonného ředitele pro dopravu na autobusový provoz, trolejbusový provoz, operativní řízení a provoz dopravy, extérní služby, autoškola, do které spadá stanice měření emisí, odťahová služba a lanová dráha Větruše. Pod provozně technického náměstka výkonného ředitele spadá údržba autobusů, údržba trolejbusů, údržba PTZ a správa sítí, a nakonec správa majetku. Pod poslední složku náměstka výkonného ředitele pro ekonomii a obchod spadá ekonomický úsek spolu s oddělením účtárny, zákaznické a informační centrum, přepravní kontrola, tarify a odbavovací systém, nákup a logistika spolu s oddělením nákupu a IT a odbavovací systém (viz příloha č. 5) [35].

Dopravní výkony

V grafu můžeme vidět dopravní výkonost dopravního podniku. V prvních dvou letech sledovaného období čili 2013–2014, vozidla dopravního podniku ujela v průměru 7 271,5 tis. vozokm. Poté došlo k výraznému poklesu, kdy ve zbytku období vozidla ujela v průměru 6732 tis. vozokm.

Graf 3.21: Dopravní výkony DPÚL



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

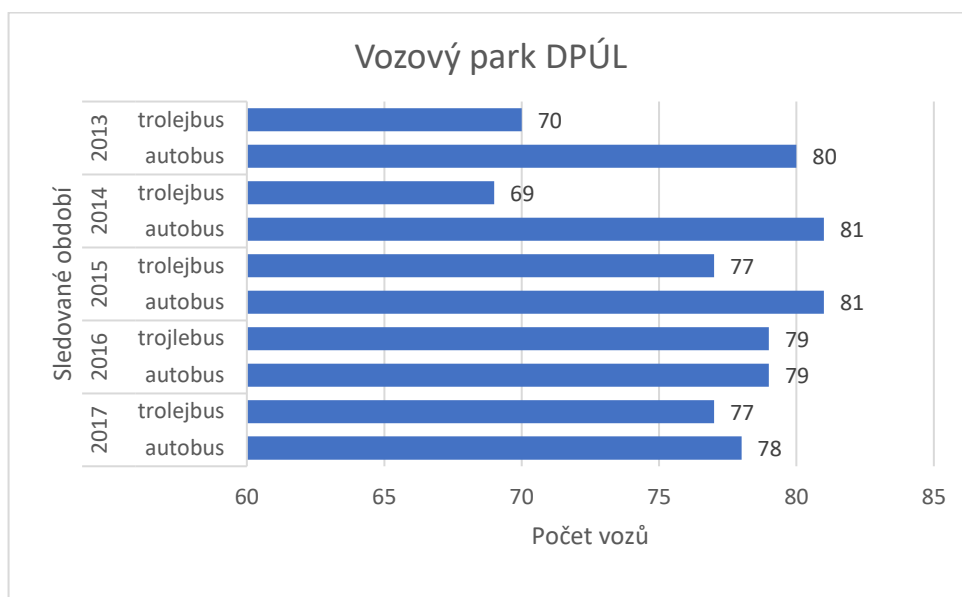
Vlastní zpracování

Vozový park

V následujícím grafu můžeme vidět změny stavu vozového parku ve sledovaném období. Dopravní podnik v prvním roce disponoval 80 autobusy a 70 trolejbusy. Příčemž tento nepoměr se téměř vyrovnal a v posledním sledovaném roce měl dopravní podnik k dispozici 77 trolejbusů

a 78 autobusů. Je to jediný dopravní podnik, který má vyrovnaný vozový park, oproti všem sledovaným.

Graf 3.22: Vozový park DPÚL



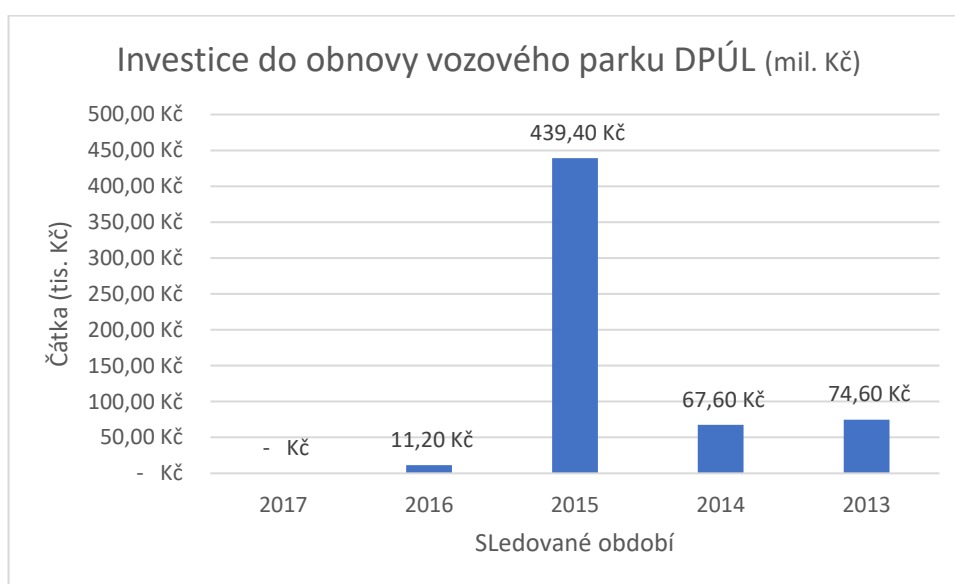
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Investice do obnovy vozového parku

Dopravní podnik investoval do obnovy vozového parku celkem 592,8 mil. Kč ve sledovaném období. Jak můžeme vidět nejvyšší investice proběhla v roce 2015 kdy dopravní podnik investoval 439,4 mil. Kč do obnovy vozového parku.

Graf 3.23: Investice do vozového parku



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Tarif

V následující tabulce můžeme vidět přehled kupónů, které si mohou zakoupit cestující podle toho do které skupiny spadají. Obyčejné jízdné si mohou cestující zakoupit od 7denního kupónu až po 365denní kupón. Zlevněné jízdné si mohou cestující zakoupit na od 7denního po 90denní kupón. Zvýhodněné – D a Zvýhodněné – J si mohou cestující zakoupit od 7denního kupónu po 90denní kupón a Zlevněné – N si mohou cestující zakoupit pouze na 30denní kupón.

Tato tabulka nám znázorňuje pouze jízdného na zónu 101, na zbylé zóny si musí cestující zakoupit jízdné v rámci integrované papírové jednodenní síťové jízdenky. Tyto jízdenky si týkají zón 101, 121, 122 nebo 171.

Tabulka 3.17: Tarif jízdného

Zóna 101	Obyčejné	Zlevněné*	Zvýhodněné – D **	Zvýhodněné – J ***	Zlevněné – N ****
7denní	158 Kč	39 Kč	98 Kč	125 Kč	-
30denní	535 Kč	133 Kč	286 Kč	350 Kč	100 Kč
90denní	1 395 Kč	348 Kč	761 Kč	905 Kč	-
180denní	2570	-	-	-	-
365denní	4845	-	-	-	-

Zdroj: <https://www.dpmul.cz/index.php?art=8849>

Vlastní zpracování

V následující tabulce můžeme vidět ceník Lanové dráhy Větruše, která spadá pod správu Dopravního podniku města Ústí nad Labem. Kdy si cestující mohou zakoupit jízdné, a to buď jednosměrné, děti od 6-15 let za 18 Kč a osoba starší 15 let za 18 Kč, nebo obousměrné za 34 Kč.

Tabulka 3.18: Jízdné lanová dráha Větruše

Lanová dráha Větruše	děti od 6 do 15 let	osoba od 15 let
Jednosměrná	18 Kč	18 Kč
Obousměrná	34 Kč	34 Kč

Zdroj: <https://www.dpmul.cz/index.php?art=113>

Vlastní zpracování

Přehled vybraných ukazatelů dopravního podniku města Ústí nad Labem, a.s.

V dopravním podniku Ústí nad Labem, můžeme sledovat že celkový počet zaměstnanců do roku 2016 klesal, a to z celkového počtu 496 na 462 zaměstnanců. V roce 2017 došlo k mírnému nárůstu, a to na celkových 469 zaměstnanců. Přičemž i počet linek klesl z 34 na 32 během let 2014 a 2015, díky čemuž došlo i ke zkrácení délek linek na 424 km za rok. Taktéž došlo k poklesu přepravovaných osob, kdy v roce 2013 dopravní podnik přepravil 45 190 tis. osob, kdežto v roce 2017 pouhých 39 588 tis. osob.

Tabulka 3.19: Přehled vybraných ukazatelů

Přehled vybraných ukazatelů					
	2017	2016	2015	2014	2013
Počet zaměstnanců	469	462	470	484	496
Počet řidičů	243	236	237	249	256
Počet linek	32	32	32	34	34
Délka linek (km)	424	424	426	487	487
Počet vypravených vozů ve špičce	98	100	94	99	99
Počet vypravených vozů v sedle	70	71	66	69	69
Ujeté km MHD celkem (tis. km)	6720	6788	6712	7266	7227
Přepravené osoby MHD (tis. osob)	39588	39408	40869	43162	45190

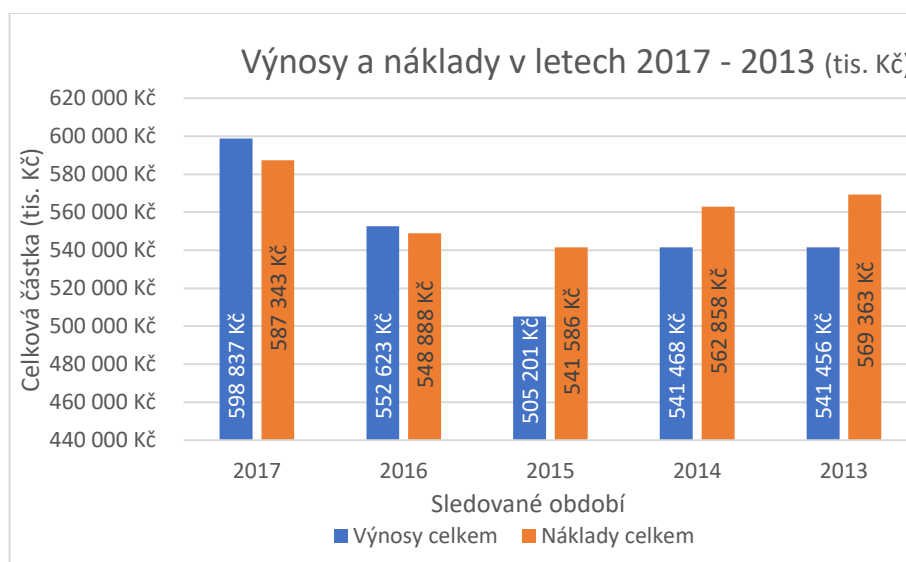
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Výsledek hospodaření

V grafu můžeme vidět, že výnosy se nám za sledované období zpočátku snižovaly, avšak od roku 2016 došlo k jejich nárůstu v celkové výši 598 837 tis. Kč. Náklady se taktéž měnily ale ne tak výrazně v posledním roce, tj. rok 2017 se zvýšili na celkovou částku 587 343 tis. Kč.

Graf 3.24: Výnosy a náklady v letech 2017-2013 (tis. Kč)

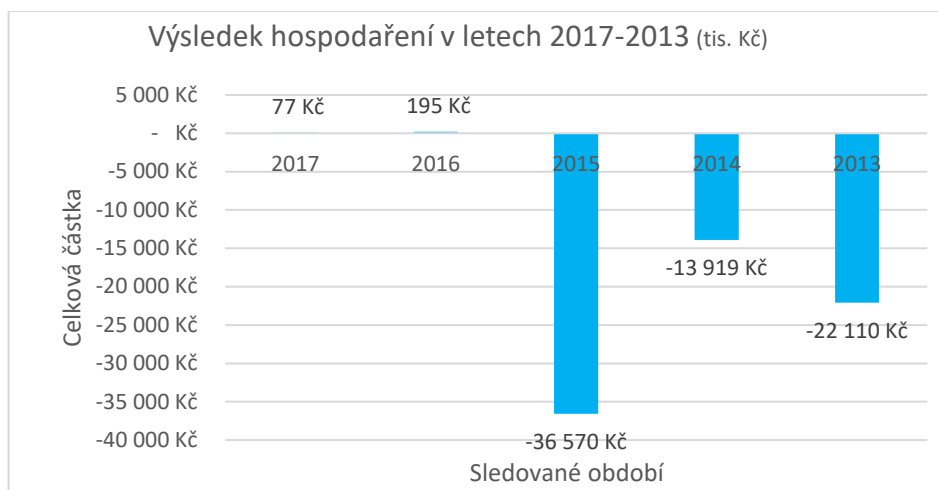


Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Z grafu lze vyčíst, že největší rozdíl mezi výnosy a náklady byl v roce 2015, kde tento rozdíl byl -36 570 tis. Kč. Což můžeme vidět v grafu č. 3-10: Výsledek hospodaření v letech 2013-2017. I přesto že výsledek hospodaření byl – 36 570 tis. Kč, tak stále dopravní podnik byl na tom dobře jelikož původně počítali s vyšší ztrátou a to o 3 378 tis. Kč.

Graf 3.25: Výsledek hospodaření v letech 2013-2017



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Přehled příjmů

V tabulce můžeme vidět, že tržby z výrobků a služeb se v období od roku 2013 do roku 2015 snižovaly z celkových 175 597 tis. na 161 401 tis. Kč. Od roku 2016 začaly opět tržby stoupat v roce 2017 dosáhly celkové hodnoty 177 637 tis. Kč. Tržby z MHD ovšem ve sledovaném období mají klesající tendenci, přičemž celkové tržby klesly o 42 607 tis. Kč. Naopak tržby za prodej zboží ve sledovaném období vzrostly na 114 128 tis. Kč.

Tabulka 3.20: Přehled příjmů (tis. Kč)

Přehled příjmů (tis. Kč)	2017	2016	2015	2014	2013
Celkové výnosy	598 837 Kč	552 623 Kč	505 201 Kč	541 468 Kč	541 456 Kč
Tržby z výrobků a služeb	177 637 Kč	168 941 Kč	161 401 Kč	169 131 Kč	175 597 Kč
Tržby z MHD	138 492 Kč	147 723 Kč	147 998 Kč	177 474 Kč	181 099 Kč
Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	76 Kč	889 Kč	1 459 Kč	54 Kč	101 Kč
Tržby z prodaného materiálu	- Kč	127 Kč	34 Kč	34 Kč	67 Kč
Jiné provozní výnosy	289 715 Kč	297 787 Kč	239 695 Kč	257 231 Kč	252 355 Kč
Tržby za prodej zboží	114 128 Kč	84 353 Kč	89 517 Kč	103 209 Kč	104 762 Kč
Dotace na provoz–úhrada prokazatelné ztráty	229 423 Kč	235 993 Kč	192 275 Kč	195 229 Kč	192 250 Kč
Aktivace	7 858 Kč	8 162 Kč	9 399 Kč	11 749 Kč	8 568 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

Dotace

V následující tabulce vidíme přehled dotací, která dopravní podnik získal, během sledovaného období. Tyto dotace plynuly pravidelně od statutárního města Ústí nad Labem, a to za veřejné služby v městské autobusové a městské drážní dopravě, kdy tyto dotace se meziročně zvyšovaly. Dále od města za provozní a koncesní smlouvu – Lanová dráha Venuše, kde můžeme sledovat stejnou tendenci růstu jako u dotace předešlé. Další pravidelnou dotací byla dotace od Ústeckého kraje za veřejné služby v přepravě cestujících, která měla naopak klesající tendenci a z 25 671 tis. Kč klesla na 6 390 tis. Kč.

Dalšími dotacemi, které již nebyly každoroční byly dotace od Ústeckého kraje na vyrovnání tržeb či dobudování obratiště točny. Dále získaly peníze od města Chlumce za veřejné služby ve veřejné autobusové dopravě, od obce Ryjice taktéž za veřejné služby ve veřejné autobusové dopravě.

Dále získal dopravní podnik dotaci od Technické univerzity v Liberci za realizaci energetického monitoringu. Jako další dotaci získala v období 2015-2016 dotaci na dobudování obratiště točny a obnovy vozového parku v roce 2014-2015 od Regionální rady regionu soudržnosti Severozápad. Od Ministerstva životního prostředí na nákup autobusů s CNG pohonem. A v období 2013-2014 získal dopravní podnik dále dotaci za zaměstnance od Úřadu práce Ústí nad Labem a Obce Stebno za veřejné služby v přepravě cestujících.

Tabulka 3.21: Dotace

Dotace		2017	2016	2015	2014	2013
Statutární město Ústí nad Labem	Veřejné služby v městské autobusové a městské drážní dopravě	213 600 Kč	209 276 Kč	190 000 Kč	193 200 Kč	190 000 Kč
	Provozní a koncesní smlouva – Lanová dráha Větruše	3 896 Kč	2 120 Kč	2 275 Kč	2 029 Kč	2 250 Kč
Ústecký kraj	Vyrovnaní tržeb	11 927 Kč	24 597 Kč	- Kč	- Kč	- Kč
	Veřejné služby v přepravě cestujících	6 390 Kč	6 417 Kč	8 044 Kč	25 432 Kč	25 671 Kč
	Dobudování obratiště točny	- Kč	1 395 Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Město Chlumec	Veřejné služby ve veřejné autobusové dopravě	235 Kč	251 Kč	- Kč	- Kč	8 386 Kč
Obec Ryjice	Veřejné služby ve veřejné autobusové dopravě	20 Kč	26 Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Technická univerzita v Liberci	Za realizaci energetického monitoringu	532 Kč	275 Kč	279 Kč	205 Kč	- Kč
Regionální rada regionu soudržnosti Severozápad	Dobudování obratiště točny	- Kč	15 315 Kč	460 Kč	- Kč	- Kč
	Obnova vozového parku	- Kč	- Kč	88 347 Kč	14 599 Kč	- Kč
Ministerstvo životního prostředí	Nákup autobusů s CNG pohonem	- Kč	- Kč	121 767 Kč	- Kč	- Kč
Úřad práce Ústí nad Labem	Za zaměstnance	- Kč	- Kč	- Kč	50 941 Kč	50 886 Kč
Obec Stebno	Za veřejné služby v přepravě cestujících	- Kč	- Kč	- Kč	215 359 Kč	219 001 Kč

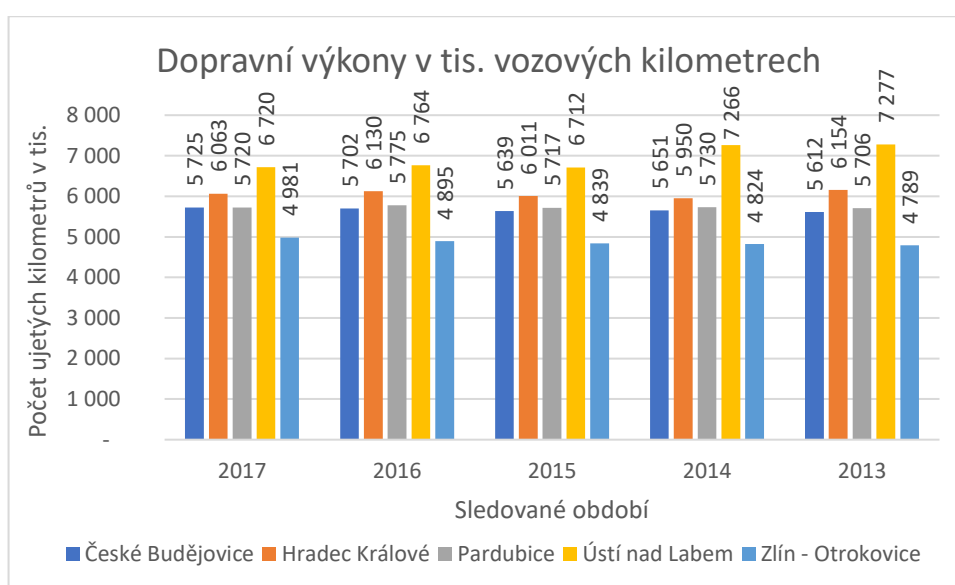
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4 Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení

V grafu můžeme vidět srovnání jednotlivých dopravních podniků v rámci dopravní výkonnosti ve vozových kilometrech. Můžeme říci, že ve sledovaném období dopravní podnik Ústí nad Labem ujel nejvíce vozových kilometrů, ačkoliv se od roku 2013 kdy dopravní vozidla najela 7 277 tis. vozkm, snížil na 6 720 tis. vozkm. Naopak nejméně ujetých vozkm má dopravní podnik Zlín-Otrokovice, který v průměru ujede 4 865,6 vozkm. Zbylé dopravní podniky, jimiž jsou dopravní podnik České Budějovice, dopravní podnik Hradec Králové a dopravní podnik Pardubice ujedou v průměru 5 819 vozkm ročně.

Graf 4.1: Dopravní výkony v tis. vozových kilometrech



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4.1 Srovnání investic do obnovy vozového parku

V tabulce můžeme vidět přehled investic do obnovy vozového parku. Pouze tři dopravní podniky během pěti let v kuse investovaly do obnovy vozového parku, a to dopravní podnik České Budějovice, Pardubice a dopravní společnost Zlín – Otrokovice. Tyto investice se vztahovaly zejména na koupi elektro autobusů, které jsou z nákladového hlediska výhodnější. Zbylé podniky investovaly do obnovy v letech 2013-2016 ve sledovaném období.

Za poslední rok sledovaného období to byla dopravní společnost Zlín-Otrokovice, která investovala nejvíce peněz do obnovy vozového parku a to 50,8 tis. Kč.

Je to způsobeno i tím, že některé dopravní podniky investovaly do obnovy vozového parku už v dřívějším období, kdy využily dotace už v letech 2009–2014.

Tabulka 4.1: Investice do vozového parku

Investice do obnovy vozového parku (tis. Kč)					
Dopravní podniky	2017	2016	2015	2014	2013
České Budějovice	35,20 Kč	42,30 Kč	23,30 Kč	3,40 Kč	54,20 Kč
Hradec Králové	- Kč	7,30 Kč	8,90 Kč	7,00 Kč	25,30 Kč
Pardubice	18,40 Kč	39,80 Kč	19,00 Kč	48,30 Kč	38,20 Kč
Ústí nad Labem	- Kč	11,20 Kč	439,40 Kč	67,60 Kč	74,60 Kč
Zlín-Otrokovice	50,80 Kč	35,60 Kč	0,20 Kč	208,60 Kč	121,00 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4.2 Srovnání vozového parku

V následující tabulce můžeme vidět změny v počtu autobusů a trolejbusů ve vybraných dopravních podnicích. Přičemž nejvyšší autobusovou kapacitu má Hradec Králové, na úkor té trolejbusové. Naopak dopravní společnost Zlín – Otrokovice má nejvyšší kapacitu trolejbusovou na úkor autobusové, přičemž má tato společnost i nejmenší vozový park. Všechny dopravní podniky a dopravní společnost pošly v minulých letech obnovou vozového parku. Kdy byly vyměněny naftové vozy za vozy na zemní plyn (CNG). Které jsou méně škodlivé vůči životnímu prostředí. Ale bohužel ne všechny, stále se najdou mezi vozy i starší typy. Jak už bylo napsáno výše, tak Hradec Králové je sice největší do počtu obyvatel je největší město České Budějovice a Ústí nad Labem. To můžeme vidět i v tabulce. Kde největším počtem dopravních prostředků disponuje dopravní podnik Ústí nad Labem a České Budějovice. Naopak nejmenším počtem disponuje dopravní společnost Zlín-Otrokovice a Hradec Králové. Kde dopravní společnost Zlín – Otrokovice má k dispozici celkem 93 dopravních vozidel a Hradec Králové 125 vozidly.

Tabulka 4.2: Vozový park vybraných dopravních podniků – Autobusy, Trolejbusy

Vozový park DP – Autobusy, Trolejbusy										
Dopravní podniky	2017		2016		2015		2014		2013	
	autobus	trolejbus	autobus	trolejbus	autobus	trolejbus	autobus	trolejbus	autobus	trolejbus
České Budějovice	84	57	83	57	86	58	81	58	81	60
Hradec Králové	94	31	94	31	95	31	94	32	95	35
Pardubice	79	57	77	57	79	54	74	55	73	55
Ústí nad Labem	78	77	79	79	81	77	81	69	80	70
Zlín-Otrokovice	40	53	37	57	37	55	35	60	35	55

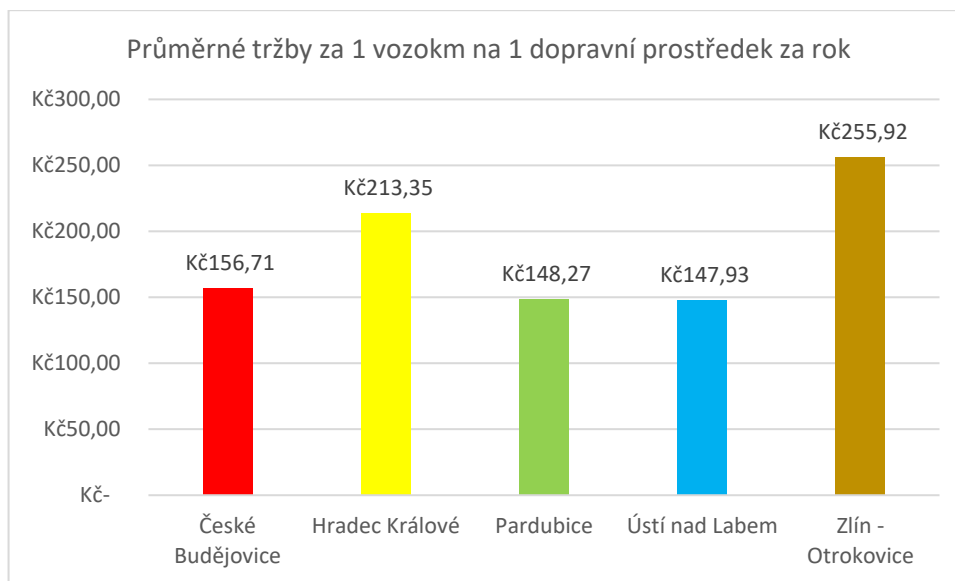
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4.3 Tržby za 1 vozokm

V následující tabulce vidíme průměrné tržby za 1 ujetý vozokm. Tento graf, nám říká, kolik dopravní podnik utrží peněz za jeden ujetý vozokm jedním dopravním prostředkem. Můžeme vidět, že nejvyšší tržby má Zlín-Otrokovice, a to ve výši 255 Kč. Naopak nejnižší tržby mají DP města Pardubice, kde za jeden ujetý vozový kilometr utrží dopravní podnik za rok 148 Kč a Ústí nad Labem, kde získají 147 Kč.

Graf 4.2: Průměrné tržby na 1 ujetý vozokm



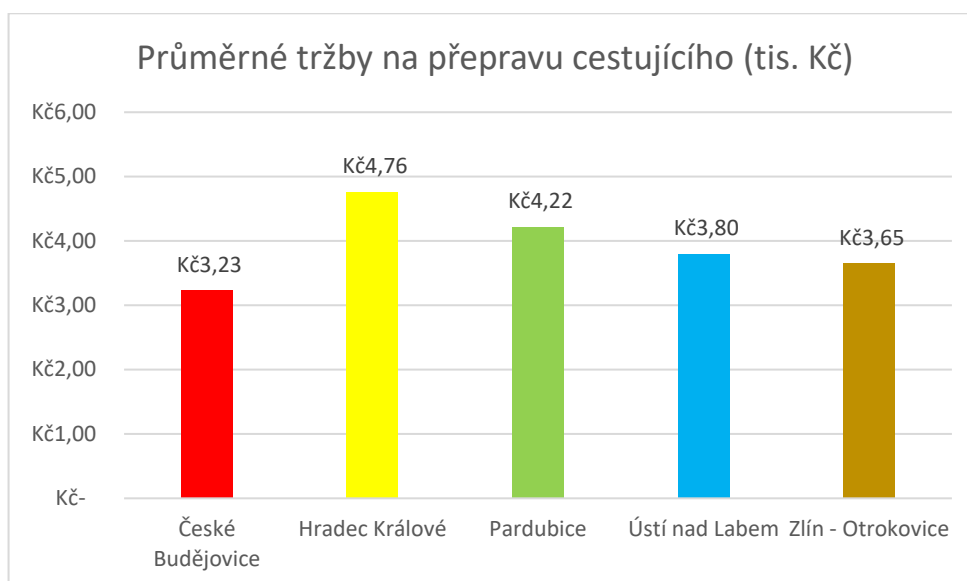
Zdroj I: Výroční zprávy DP 2013-2017

Vlastní zpracování

4.4 Průměrné tržby na jednoho cestujícího za rok 2017

Následující graf nám ukazuje, kolik dopravní podnik průměrně utrží za přepravu jednoho cestujícího. Tyto hodnoty jsou v grafu uvedené v tisících. A jak jsme mohli vidět v předchozím grafu, tak i v následujícím grafu má nejvyšší tržby přepočtené na jednoho cestujícího dopravní podnik města Hradce Králové. Tudíž dopravní podnik utrží za jednoho cestujícího za rok 4,76 tis. Kč. Naopak nejnižší utržené tržby má dopravní podnik města České Budějovice, kde podnik za jednoho cestujícího ročně utrží v průměru 3,23 tis. Kč.

Graf 4.3: Průměrné tržby na přepravu cestujících



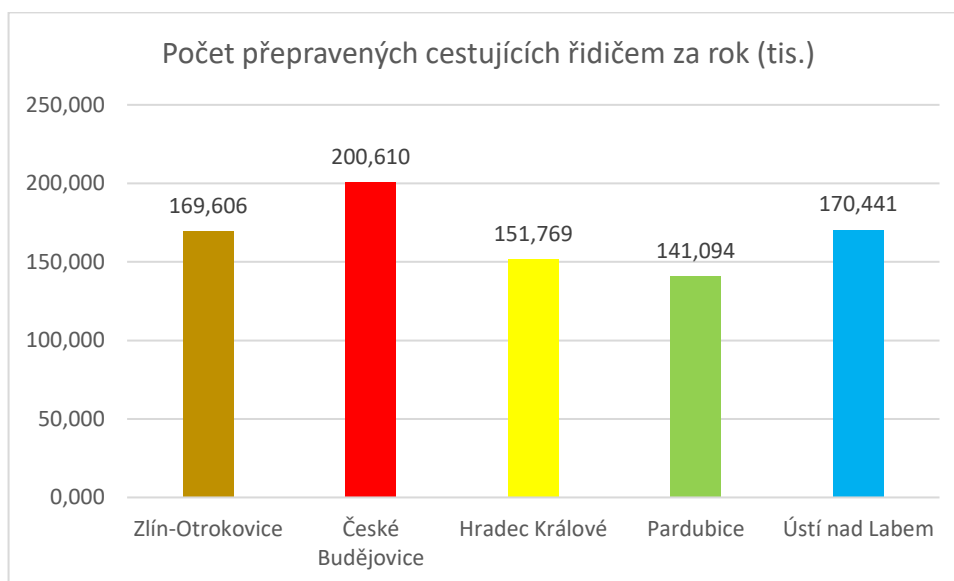
Zdroj II: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4.5 Počet přepravených cestujících za rok řidičem

V grafu můžeme vidět přepočtený počet cestujících za rok na jednoho řidiče ve vybraných dopravních podnicích. Graf nám ukazuje, že nejvíce přepraví cestující řidiči z Českých Budějovic. V Českých Budějovicích připadá na jednoho řidiče za rok 200,61 tis. cestujících. Naopak nejméně cestujících přepraví řidiči v Pardubicích. Kdy na jednoho řidiče připadá za rok 141,09 tis. cestujících.

Graf 4.4: Počet přepravených cestujících řidičem za rok (v tis.)



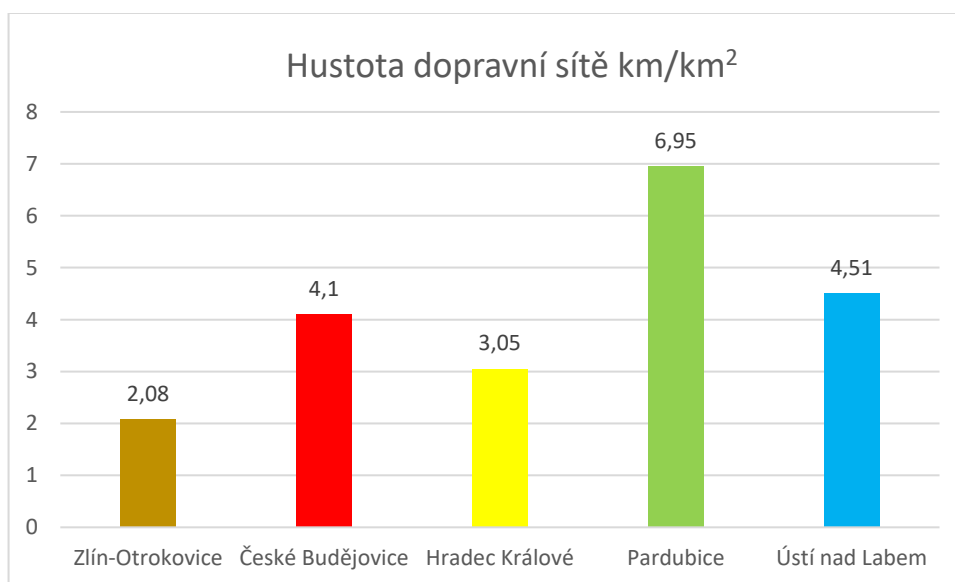
Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4.6 Hustota dopravní sítě km/km²

Hustota dopravní sítě vyjadřuje počet kilometrů provozní délky dopravní sítě připadajících na 1 km² plochy obsluhované oblasti. Když se tedy podíváme na graf můžeme vidět, že nejhustší dopravní síť má město Pardubice, a to 6,95km/km². Naopak nejřidší dopravní síť má Zlín – Otrokovice, a to 2,08 km/km².

Graf 4.5: Hustota dopravní sítě v km/km²



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

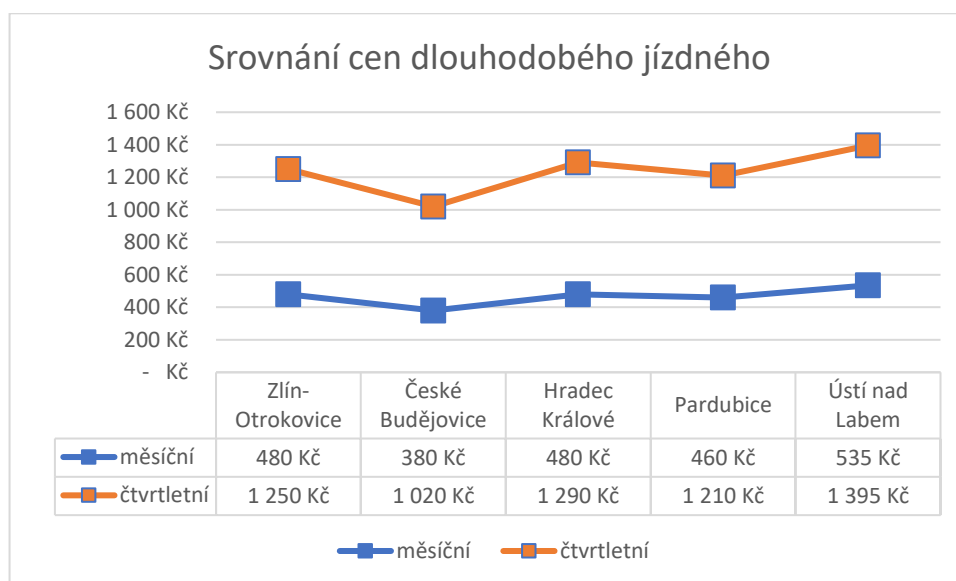
Vlastní zpracování

4.7 Srovnání cen dlouhodobého jízdného

V následující podkapitole si srovnáme cenu dlouhodobého jízdného za měsíční a čtvrtletní jízdné. Jak je možné vidět v grafu nejdražší jízdné za měsíc si kupují cestující v Ústí nad Labem, naopak ve zbylých městech až na České Budějovice, jsou tyto ceny srovnatelné. Můžeme vidět, že nejlevnější měsíční jízdné si cestující zakoupí právě v Českých Budějovicích.

U čtvrtletního jízdného můžeme vidět, že nejdražší jízdné je v Ústí nad Labem, kde si cestující koupí tento kupón za 1395 Kč. Naopak nejlevnější jízdné si zakoupí cestující v Českých Budějovicích. Ve zbylých městech si cestující zakoupí čtvrtletní kupón v průměru za 1250 Kč.

Graf 4.6: Srovnání cen dlouhodobého jízdného



Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

4.8 Výsledky hospodaření dopravních podniků

V následující tabulce můžeme vidět srovnání výsledku hospodaření za sledované období ve vybraných dopravních podnicích. Můžeme vidět, že v Hradec Králové nacházel ve ztrátě až na poslední sledovaný rok, kdy se podniku podařilo vytvořit zisk. Stejný problém měl i dopravní podnik Ústí nad Labem, který se nacházel v letech 2013-2015 ve ztrátě, nejvyšší ztráta byla v roce 2015 kdy dosáhla 36 570 tis. Kč. Naopak dopravní podnik Pardubice či České Budějovice byly ve sledovaném období ziskové. Poslední ze sledovaných dopravních podniků je Zlín – Otrokovice, který se nacházel v roce 2013 v mírné ztrátě, v následujících letech se dostal do zisku. Tyto změny a ztráty jsou způsobeny i přepravou černých pasažérů. Kde jejich vymýcení je velice náročné. Často se jedná o osoby sociálně slabší, jako jsou lidé bez domova, popřípadě vybrané skupiny obyvatel. Mezi tuto skupinu obyvatel můžeme zařadit rómy, cizince apod.

Tabulka 4.4: Výsledek hospodaření v letech 2013-2017 v tis. Kč

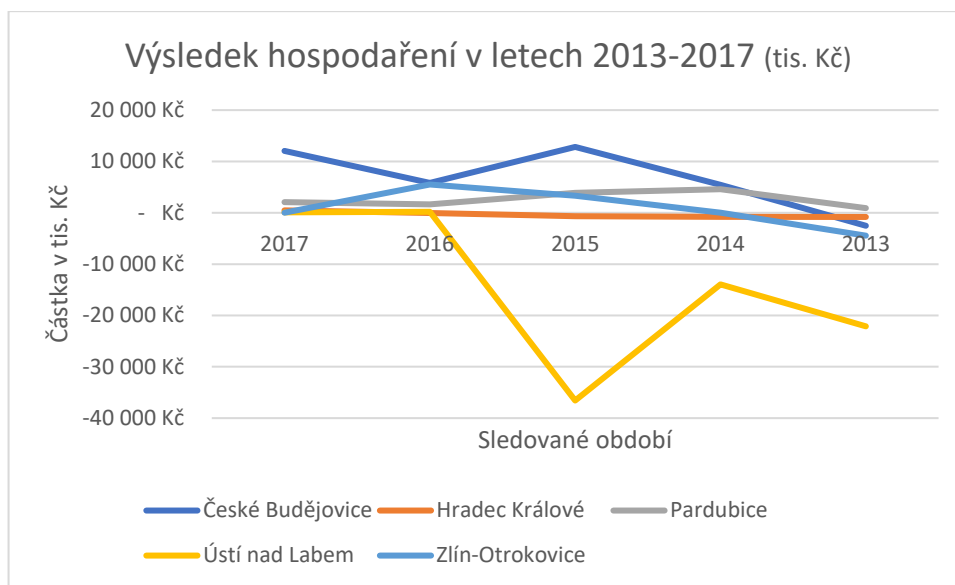
Výsledek hospodaření	2017	2016	2015	2014	2013
České Budějovice	12 042 Kč	5 843 Kč	12 831 Kč	5 474 Kč	- 2 524 Kč
Hradec Králové	473 Kč	- 15 Kč	- 693 Kč	- 772 Kč	- 810 Kč
Pardubice	2 066 Kč	1 633 Kč	3 867 Kč	4 594 Kč	907 Kč
Ústí nad Labem	77 Kč	195 Kč	- 36 570 Kč	- 13 919 Kč	- 22 110 Kč
Zlín-Otrokovice	- Kč	5 512 Kč	3 317 Kč	- Kč	- 4 453 Kč

Zdroj: Výroční zprávy 2013-2017

Vlastní zpracování

V následujícím grafu vidíme také výsledek hospodaření v pohybu a změnách ve sledovaném období, v rámci vybraných dopravních podniků. Kde dopravní podniky města České Budějovice, Hradce Králové, Pardubice a Zlín-Otrokovice se ve sledovaném období pohybovaly okolo nuly. Naopak dopravní podnik města Ústí nad Labem byl v roce 2015 v celkové ztrátě 36 570 tis. Kč.

Graf 4.7: Výsledek hospodaření v letech 2013-2017 v tis. Kč



Zdroj: Výroční zprávy DP 2013-2017

Vlastní zpracování

4.9 Návrhy a doporučení

Z dostupných informací a údajů, je patrné, že u sledovaných dopravních podniků dochází k postupné modernizaci dopravních prostředků a také ke zlepšení komfortu cestujících. Sledované společnosti se snaží s ohledem na životní prostředí ekologizovat dopravu.

V rámci úvah o cestách dalšího rozvoje MHD lze navrhnout například modernizaci vozového parku směrem k dopravním prostředkům s pohonem CNG, zavedení elektrobusů nebo rozšíření trolejbusové dopravy. Konkrétní forma řešení musí vycházet z provozních a technických podmínek v dané lokalitě a z posouzení ekonomické výhodnosti jednotlivých variant.

Dalším známým problémem jsou černí pasažéři. Možným opatřením ke snížení ekonomických dopadů tohoto fenoménu by mohlo být zavedení asistentů přepravy, jak se tomu stalo v některých větších městech (např. v Ostravě, v Praze). Vedlejším dopadem opatření je zvýšení kultury přepravy a bezpečnosti pro cestující, zejména v nočních hodinách.

Rovněž je možno doporučit zjištění vytíženosti jednotlivých spojů v denních i nočních hodinách, a to z důvodu nasazení vhodné velikosti autobusu (dlouhý kloubový autobus, standardní

autobus, mikrobus). Nasazováním moderních metod odbavování cestujících, jako je platba bezkontaktní kartou, umožňují shromáždění přesnějších údajů o počtu cestujících bez předplatného na konkrétních linkách v konkrétních časech a optimalizovat tak potřebné přepravní kapacity, zejména mimo špičku.

Pro zlepšení dopravy a kultury cestování, je dobré upravit návaznost spojů. Tento postup by umožnil dopravním podnikům snížit tlak na řidiče a redukci spojů v nočních hodinách, tj. po dvacáté druhé hodině. Prioritou dopravy by mělo být zajištění spojů v tzv. „špičkách“, kdy se cestující přepravují do/z práce, případně žáci a studenti do školských zařízení. Přičemž mimo vytižené časy by měly dopravní podniky usměrnit velikost dopravních prostředků tak jako jednotlivou dopravu v časech. Přičemž v „sedlových časech“ by bylo vhodné vytvořit průzkum, čímž by došlo ke zjištění změn trasy jednotlivých spojů v čase prázdnin, svátků a sezónního období – zima, léto.

Ze srovnání a výročních zpráv vyplývá, že nezanedbatelným problémem dopravních podniků je nedostatek řidičů MHD. Jednou z cest k udržení stávajících a získání nových zaměstnanců by mohlo být zlepšení osobního ohodnocení řidičů, nabídka benefitů pro volnočasovou aktivitu a ozdravných pobytů či příspěvky na důchodové a životní pojištění.

Z grafu číslo 4.5 vyplývá, že dopravní společnost Zlín – Otrokovice má nejřidší dopravní síť, současně však vykazuje nejvyšší tržby na jednoho přepraveného cestujícího a podobně i na jeden ujetý přepravní kilometr, viz graf číslo 4.2. Opačné relace najdeme u stejných parametrů u dopravního podniku Pardubice, kde k relativně nejhustší dopravní síti najdeme nejmenší tržby na jednoho cestujícího i na jeden přepravený kilometr. Nabízí se tedy otázka, zda tyto relace souvisejí s hustotou silniční sítě a geografii rozložení sídel obyvatel, kdy se hustota i frekvence linek snáze optimalizuje v řídkém modelu osídlení, nebo naopak, zda jde o efekt správně nastaveného jízdného, kde je vyšší výnos dosažen vyšší hodnotou jednotlivého jízdného. Každopádně je zřejmé, že místní podmínky geograficko-urbanistického charakteru mají zřejmě velký význam na ekonomiku dopravních podniků jednotlivých velkých měst.

Jak je vidět v grafu číslo 4.4 tak dopravní podnik České Budějovice přepraví za rok v průměru nejvíce cestujících s relativně nejmenším počtem řidičů. Nabízí se porovnání organizace harmonogramů jednotlivých linek a jejich vedení s ostatními dopravními podniky, nakolik je tato efektivita závislá na místních specifikách Českých Budějovic a nakolik je přenositelná do jiných DP.

5 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit činnost a hospodaření vybraných dopravních podniků, a to se zaměřením na dopravní výkonnost, vozový park, investice do obnovy vozového parku, tarify, výsledky hospodaření, dotace na provozní činnost a přehled příjmů.

V předešlých kapitolách byla provedena analýza vybraných dopravních podniků a společností. Jednalo se o tyto podniky: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, Dopravní podnik města České Budějovice, Dopravní podnik města Hradce Králové, Dopravní podnik města Pardubice a Dopravní podnik města Ústí nad Labem.

Bakalářská práce je rozdělena do tří částí, kdy v první části je věnována pozornost historii městské hromadné dopravy, ukazatelům dopravní obslužnosti, modely linek ve městě, typy dopravních prostředků, financování městské hromadné dopravy, tarifů městské hromadné dopravy a městské hromadné dopravy v závislosti na velikosti města. V této kapitole byla využita metoda rešerše odborné literatury.

Druhá část se zabývá samotnou analýzou činnosti a hospodaření jednotlivých dopravních podniků, a to z hlediska organizační struktury, dopravní výkonnosti, vozového parku, investic do obnovy vozového parku, přehledu tarifů, výsledku hospodaření, dotací na provozní činnost a přehledu příjmů. V této části práce byly využity metody horizontální a vertikální analýzy.

V poslední části práce došlo ke zhodnocení vybraných ukazatelů, jednalo se o dopravní výkonnost, investice do obnovy vozového parku, stavu vozového parku a výsledku hospodaření. V této kapitole byla využita metoda komparace.

Můžeme říci, že sledované dopravní podniky mají nepatrné rozdíly v oblasti výnosů (tržeb). Jedním z rozdílů jsou tarify, například dopravní podnik Hradec Králové motivuje občany k solidaritě vůči ostatním občanům a při dárcovství krevních složek v počtu osmdesáti odběrů nabízí zvýhodněný speciální tarif „ČČK Zlatý kříž 3. třídy“. Další z rozdílů je nabízený tarif u dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, a to zvýhodněný tarif „mateřské“. Poslední z rozdílů je u dopravního podniku města Ústí nad Labem, jedná se o tarif „Zvýhodněné-D“ pro cestující ve věku 62 až 65 let, popřípadě pro cestující s průkazem invalidity III. stupně.

Náklady pak nejvíce ovlivňuje rozsah a vybavení vozového parku, respektive infrastruktury dopravní a drážní cesty, tedy investiční položky, které přímo či nepřímo souvisejí s hustotou silniční a drážní sítě a charakterem osídlení.

Hospodaření sledovaných dopravních podniků bylo ve ztrátě v obdobích, kdy docházelo k modernizaci vozového parku, případně k rekonstrukci terminálů. V ostatních letech byly výsledky hospodaření převážně kladné.

Dle zjištěných výsledků lze konstatovat, že městská hromadná doprava je pro každé město velice nákladná a značně zatěžuje rozpočet měst. Městská hromadná doprava bude vždy ztrátovou činností vzhledem k rozsahu městské dopravy, nákladů na její provoz, cen jízdného a poskytovaným slevám. Z porovnání některých ekonomických parametrů vyplývá, že hospodaření dopravních podniků je ovlivněno v nákladech místními geografickými a urbanistickými podmínkami (vedení linek, přepravní grafiky) a ve výnosech rovněž politickým zadáním (stanovení ceny jízdného).

Seznam použité literatury

Odborná literatura

- [1] BAROCH, Václav, Veronika FAIFROVÁ, Michal NĚMEC, Zdeněk ŘÍHA, Milan SLIACKY a Jan TICHÝ. *Veřejná doprava v České republice*. Praha: IODA, 2015, 54 s. ISBN 978-80-260-8734-2.
- [2] BUTTON, Kenneth. *Transport economics*. 3rd ed. Northampton, MA: Elgar, c2010, 511 s. ISBN 978-1-84064-191-2.
- [3] DOMBROVSKÝ, Milan, Andrej HOFFMAN, Martina KIRCHRATHOVÁ, Jaroslav PAZNOCHT a Pavlína VELIKOVSKÁ. *Regionální veřejná doprava v České republice*. Brno: Nakladatelství Pavel Křepela, 2014, 245 s. ISBN 978-80-86669-28-1.
- [4] KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. Vyd. 2. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007, 353 s. ISBN 978-800-1036-020.
- [5] PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 588 s. ISBN 978-80-7357-614-1
- [6] REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
- [7] ZELENÝ, Lubomír, Veronika ČERVINSKÁ, Michal MERVART, James HUŇAK a Lukáš SVOBODA. *Osobní doprava*. Praha: C.H.Beck, 2017, 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4

Elektronické odborné dokumenty

- [8] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy – MHD*. Doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.: *Technologie, řízení a linko tvorba v MHD* [online]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018, 2018 [cit. 2018-11-19]. Dostupné z: <http://www.drdla.wz.cz/skripta/2.pdf>
- [9] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy – MHD*. Doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.: *Technologie, řízení a linko tvorba v MHD* [online]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018, 2018 [cit. 2018-11-19]. Dostupné z: <http://www.drdla.wz.cz/skripta/4.pdf>

Výroční zprávy

- [10] Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. *Historie MHD v Českých Budějovicích* [online]. České Budějovice, 2019 [cit. 2019-01-24]. Dostupné z: <https://www.dpmcb.cz/o-nas/historie-spolecnosti/historie-mhd-v-ceskych-budejovicich.html>

- [11] Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. *Časová osa* [online]. České Budějovice, 2019 [cit. 2019-01-24]. Dostupné z: <https://www.dpmcb.cz/o-nas/historie-spolecnosti/casova-osa.html>
- [12] Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. *Historie* [online]. Hradec Králové, 2019 [cit. 2019-01-24]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/51/Historie/>
- [13] Dopravní podnik města Pardubice, a.s. *Historie veřejné dopravy v Pardubicích a okolí* [online]. Pardubice, 2019 [cit. 2019-01-25]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-verejne-dopravy-v-pardubicich-a-okoli/>
- [14] Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s. *Zajímavosti z historie* [online]. Ústí nad Labem, 2011 [cit. 2019-01-25]. Dostupné z: <http://www.dpmost.cz/onas-min1>
- [15] Dopravní podnik České Budějovice, a.s. *Výroční zpráva 2017: Dopravní podnik České Budějovice, a.s.* [online]. České Budějovice, 2018 [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.dpmcb.cz/download/annual_report_cs/1529492193_cs_vz-2017.pdf
- [16] Dopravní podnik České Budějovice, a.s. *Výroční zpráva 2016: Dopravní podnik České Budějovice, a.s.* [online]. České Budějovice, 2018 [cit. 2019-02-09]. Dostupné z: https://www.dpmcb.cz/download/annual_report_cs/1497436543_cs_dpmcb_vyrocní_zprava_2016.pdf
- [17] Dopravní podnik České Budějovice, a.s. *Výroční zpráva 2015: Dopravní podnik České Budějovice, a.s.* [online]. České Budějovice, 2018 [cit. 2019-02-09]. Dostupné z: https://www.dpmcb.cz/download/annual_report_cs/1495522500_cs_vyrocní-zprava-2015_dpmcb.pdf
- [18] Dopravní podnik České Budějovice, a.s. *Výroční zpráva 2014: Dopravní podnik České Budějovice, a.s.* [online]. České Budějovice, 2018 [cit. 2019-02-09]. Dostupné z: https://www.dpmcb.cz/download/annual_report_cs/1496138756_cs_vz_dpmcb_2014_web.pdf
- [19] Dopravní podnik České Budějovice, a.s. *Výroční zpráva 2013: Dopravní podnik České Budějovice, a.s.* [online]. České Budějovice, 2018 [cit. 2019-02-09]. Dostupné z: https://www.dpmcb.cz/download/annual_report_cs/1496138832_cs_vz_dpmcb_2013.pdf
- [20] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.* [online]. 5.3.2018 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=52659062&subjektId=706565&spis=703747>

- [21] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.* [online]. 10.3.2017 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=48300155&subjektId=706565&spis=703747>
- [22] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.* [online]. 2.3.2016 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=43614047&subjektId=706565&spis=703747>
- [23] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.* [online]. 6.3.2015 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=21970664&subjektId=706565&spis=703747>
- [24] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.* [online]. 24.2.2014 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=17617203&subjektId=706565&spis=703747>
- [25] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní podnik Hradec Králové, s.r.o.* [online]. 21.6.2018 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=53381071&subjektId=485089&spis=607713>
- [26] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní podnik Hradec Králové, s.r.o.* [online]. 7.6.2017 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=48855343&subjektId=485089&spis=607713>
- [27] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní podnik Hradec Králové, s.r.o.* [online]. 22.6.2016 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=44256341&subjektId=485089&spis=607713>
- [28] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní podnik Hradec Králové, s.r.o.* [online]. 19.6.2015 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=39342848&subjektId=485089&spis=607713>
- [29] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní podnik Hradec Králové, s.r.o.* [online]. 8.7.2014 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=17755044&subjektId=485089&spis=607713>
- [30] Veřejný rejstřík a sbírka listin.: *Sbírka listin: Dopravní podnik Pardubice, s.r.o.* [online]. 1.8.2018 [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=53934799&subjektId=426116&spis=607415>

- [31] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin: Dopravní podnik Pardubice, s.r.o.* [online]. 14.7.2017 [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=49344701&subjektId=426116&spis=607415>
- [32] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin: Dopravní podnik Pardubice, s.r.o.* [online]. 29.7.2016 [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=44732913&subjektId=426116&spis=607415>
- [33] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin: Dopravní podnik Pardubice, s.r.o.* [online]. 27.7.2015 [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=39786571&subjektId=426116&spis=607415>
- [34] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin: Dopravní podnik Pardubice, s.r.o.* [online]. 27.7.2014 [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=17755066&subjektId=426116&spis=607415>
- [35] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin: Dopravní podnik Ústí nad Labem, a.s.* [online]. 31.10.2018 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=55054950&subjektId=141500&spis=540954>
- [36] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin Dopravní podnik Ústí nad Labem, a.s.* [online]. 27.3.2017 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=48862873&subjektId=141500&spis=540954>
- [37] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin Dopravní podnik Ústí nad Labem, a.s.* [online]. 27.5.2016 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=44334939&subjektId=141500&spis=540954>
- [38] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin Dopravní podnik Ústí nad Labem, a.s.* [online]. 1.12.2015 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=41424703&subjektId=141500&spis=540954>
- [39] Veřejný rejstřík a sbírka listin: *Sbírka listin Dopravní podnik Ústí nad Labem, a.s.* [online]. 28.4.2014 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=17669239&subjektId=141500&spis=540954>

Elektronické zdroje

- [40] *Tarif, tarifní podmínky a bezplatná přeprava v MHD Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s.r.o.* 1. Zlín: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, 2018, 8 s. [cit. 2019-04-09] Dostupné také z: https://www.dszo.cz/wp-content/uploads/2019/02/spp_2018-09-01-pril2.pdf

[41] *Tarif jízdného MHD*. 1. České Budějovice: Dopravní podnik města České Budějovice, 2018, 8 s. Dostupné také z: <https://www.dpmcb.cz/cestovani-mhd/tarif-jizdneho-mhd.html>

[42] *MHD Hradec Králové: Jízdné podle kategorie cestujících*. Hradec Králové: Dopravní podnik města Hradce Králové, 2018. Dostupné také z: <http://www.dpmhk.cz/5/Jizdne/>

[43] *Ceny jízdného a služeb od 1.9.2018: Předplatní časové jízdenky nepřenosné (nákup možný pouze na Pardubickou kartu)*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubice, 2018. Dostupné také z: <http://www.dpmp.cz/ceny-jizdneho-a-sluzeb-od-1-9-2018/>

[44] *Ceny jízdného od 1.9.2018: Integrované papírové časové jízdenky nepřenosné – časové kupóny*. Ústí nad Labem: Dopravní podnik města Ústí nad Labem, 2018. Dostupné také z: <https://www.dpmul.cz/index.php?art=8849>

[45] *Ceník jízdného a přepravného na lanové dráze*. Ústí nad Labem: Dopravní podnik města Ústí nad Labem, 2018. Dostupné také z: <https://www.dpmul.cz/index.php?art=113>

Dokumenty

[46] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodické pokyny ke zpracování: čtvrtletní výkaz o městské hromadné dopravě*. [online]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/sb19/res19/p1909404.rtf>

Seznam zkratek

CNG – zemní plyn

ČČK – český červený kříž

DP – dopravní podnik

DM – dlouhodobý majetek

EU – Evropská unie

IROP – Integrovaný regionální operační program

ISIC – studentský průkaz

JKORD – Jihočeský koordinátor dopravy

MHD – městská hromadná doprava

MM – magistrát města

NUTS II – regionální rada regionu soudržnosti

ODIS – Integrovaný dopravní systém

PTZ – pevná trakční zařízení

ROP – regionální operační program

THD – Terminál hromadné dopravy


Vozokm. – vozový kilometr

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 6.5.2019


.....
Fabiánová Lenka

Seznam příloh

Příloha č.1: Organizační struktura dopravní společnosti Zlín-Otrokovice

Příloha č.2: Organizační struktura dopravního podniku České Budějovice

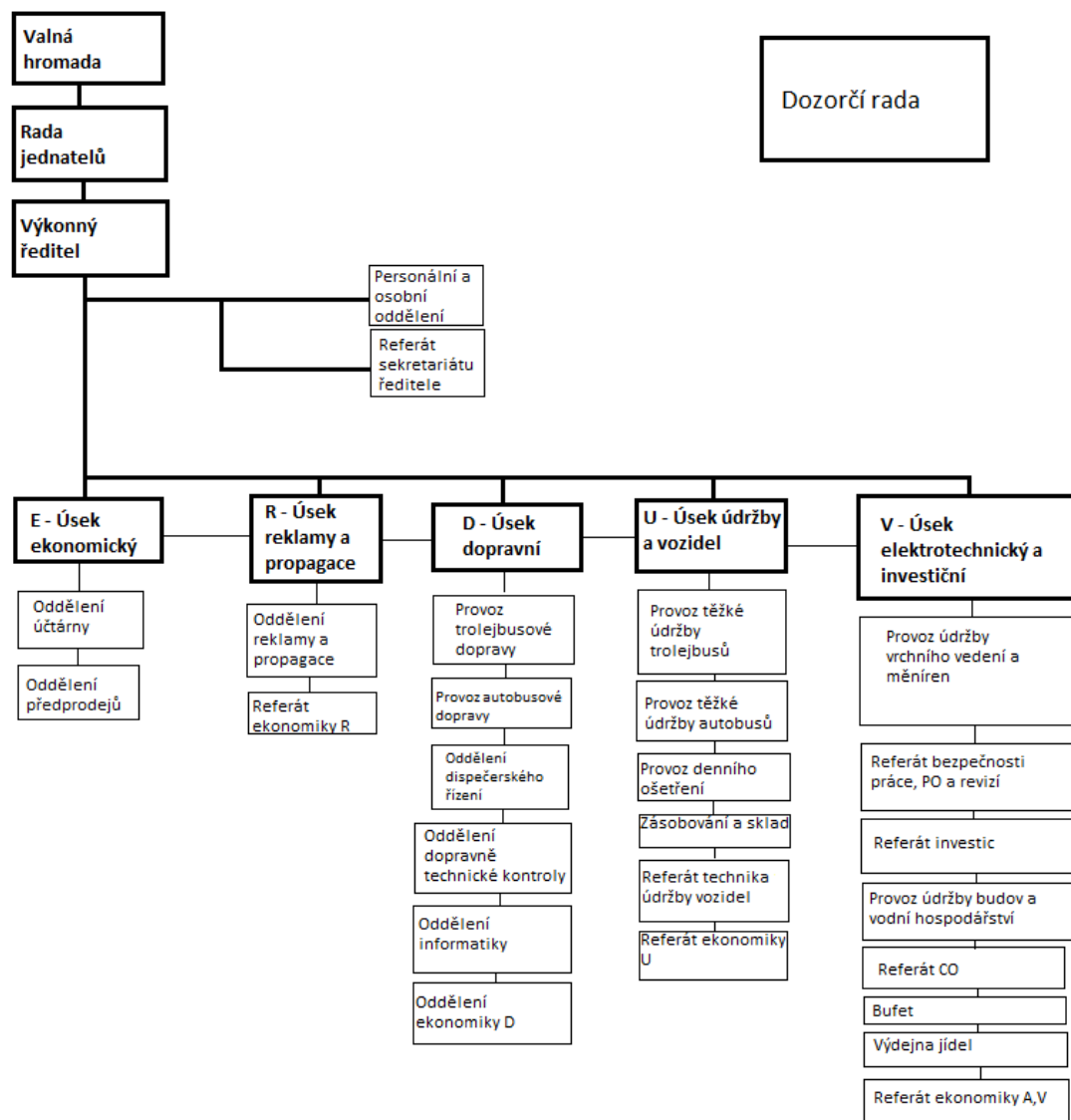
Příloha č.3: Organizační struktura dopravního podniku Hradec Králové

Příloha č.4: Organizační struktura dopravního podniku Pardubice

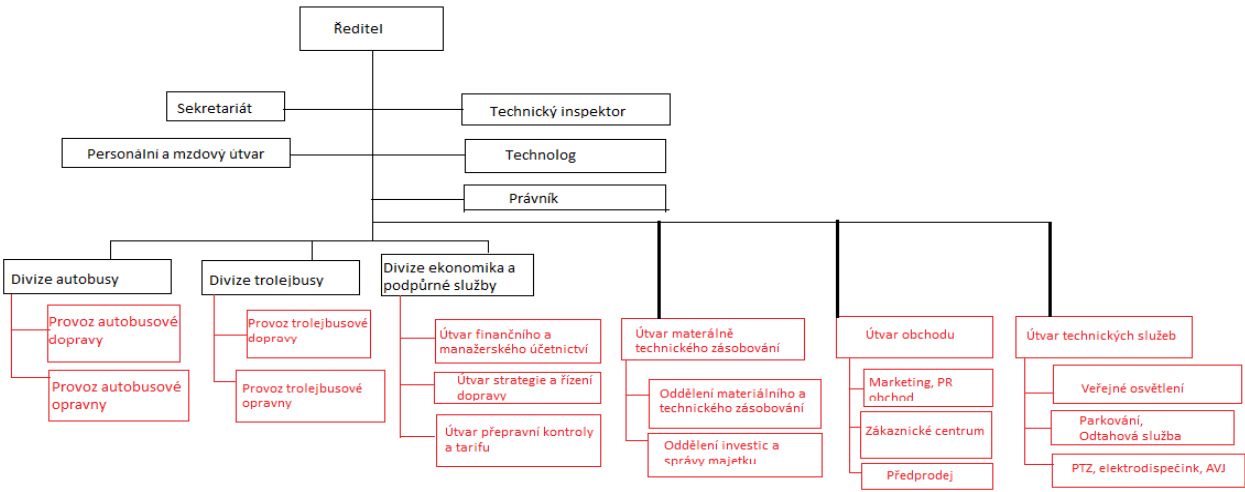
Příloha č.5: Organizační struktura dopravního podniku Ústí nad Labem

Přílohy

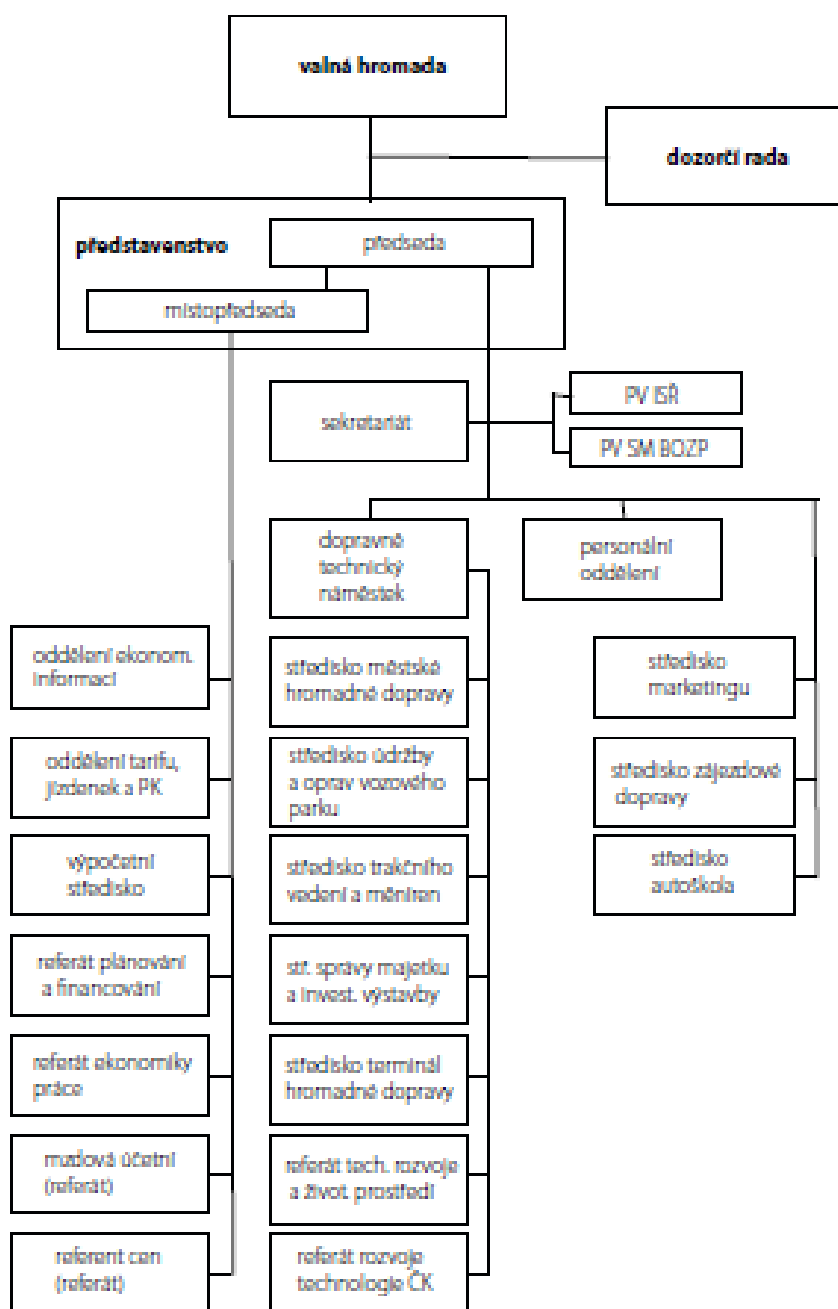
Příloha 1: Organizační struktura dopravní společnosti Zlín-Otrokovice



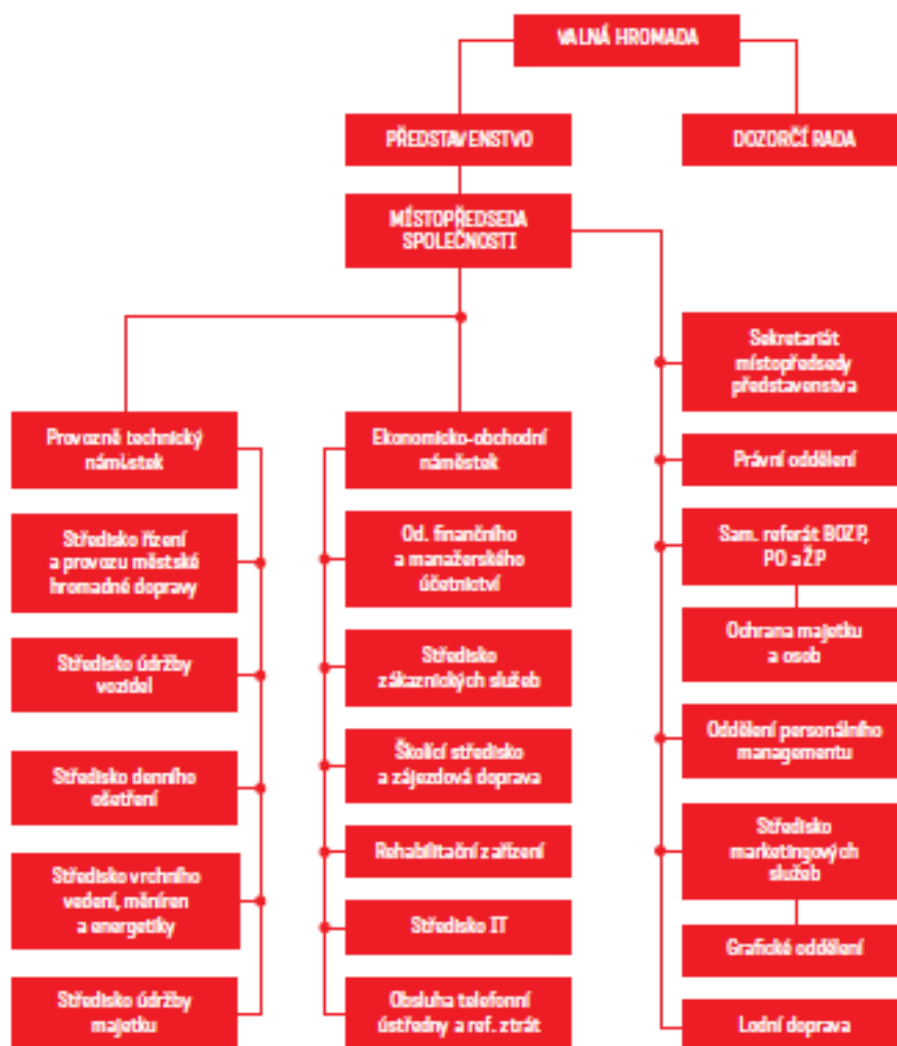
Příloha 2: Organizační struktura dopravního podniku České Budějovice



Příloha 3: Organizační struktura dopravního podniku města Hradce Králové



Příloha 4: Organizační struktura dopravního podniku města Pardubice



Příloha 5: Organizační struktura dopravního podniku města Ústí nad Labem

